



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

DOKUMENTATION

TECHNISCHE BESCHREI- BUNG DER FAHRZEUG- RÜCKHALTESYSTEME

TEIL 1A SYSTEM 1211

*Ausgabe 2022 V2.00
ASTRA 81002*

Impressum

Autoren / Arbeitsgruppe

Sabine Würmli (ASTRA N-SSI)
Schüler Wolfgang (Ing.-Büro W. Schüler, Sachbearbeitung)

Übersetzung (Originalversion in Deutsch)

Die Dokumentation 81002 besteht aus mehreren Teilen, welche einzeln veröffentlicht werden.

Teil 1A	System 1211
Teil 2A	System 2111
Teil 3A	System 2211
Teil 4A	System 3411
Teil 5A	System 4211
Teil 6A	System 4311
Teil 7A	System 5211
Teil 8A	System 6211
Teil 9A	System 6411
Teil 10A	System 6611
Teil 11A	System 6611d
Teil 12A	System 6711
Teil 13A	System 6811

Herausgeber

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze N
Standards und Sicherheit der Infrastruktur SSI
3003 Bern

Bezugsquelle

Das Dokument kann kostenlos von www.astra.admin.ch heruntergeladen werden.

© ASTRA 2022

Abdruck - ausser für kommerzielle Nutzung - unter Angabe der Quelle gestattet.

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
1 Einleitung	5
1.1 Zweck der Dokumentation	5
1.2 Geltungsbereich	5
1.3 Adressaten	5
1.4 Inkrafttreten und Änderungen	5
2 Allgemeine Angaben zum System	6
2.1 Systembezeichnung und Leistungsklasse	6
2.1.1 Kurzbezeichnung	6
2.1.2 Langbezeichnung	6
2.1.3 Leistungsklasse nach Norm EN 1317-2 [8]	6
2.1.4 Systemhöhe/-breite und Pfostenabstand	7
2.1.5 Radien	7
2.1.6 Systemübersichtszeichnungen	7
2.2 Ergänzende Angaben	7
2.2.1 Einzelheiten zur Vorspannung	7
2.2.2 Zu überwachende Substanzen	7
2.2.3 Informationen zum Recycling	7
2.2.4 Beurteilung der Dauerhaftigkeit	7
3 Zugelassene Modifikationen	8
3.1 System mit Pfosten in Hülse	8
3.2 System mit Pfosten mit Fussplatte	8
3.3 Anwendung des Systems mit Pfosten mit Fussplatte zur seitlichen Befestigung auf Kunstbauten	8
4 Zusatzeinrichtungen	9
4.1 Reflektoren	9
4.2 Aufsatzleitpfosten	9
4.3 Unterfahrschutz	9
5 Ergänzende Fahrzeugrückhaltesysteme	10
5.1 Anfangs- und Endkonstruktionen	10
5.2 Übergangs- und Anschlusskonstruktionen	10
5.3 Anpralldämpfer	10
6 Systemlängen und Positionierung	11
6.1 Systemlängen	11
6.2 Positionierung (Einbauhöhe und seitliche Lage)	11
7 Bauausführung	13
7.1 Anforderungen Fachunternehmen	13
7.2 Zusammenbau	13
7.2.1 Vorgaben für den Zusammenbau	13
7.2.2 Zusätzliche Vorgaben für System mit geramnten Pfosten	14
7.2.3 Zusätzliche Vorgaben für System mit Pfosten in Hülse	15
7.2.4 Zusätzliche Vorgaben für System mit Pfosten mit Fussplatte	16
7.2.5 Verbundankersysteme	16
7.3 Streifenfundamente	18
7.4 Prüfplan Bauausführung	19

8	Reparatur, Inspektion und Wartung.....	20
8.1	Reparatur	20
8.2	Inspektion und Wartung	20
9	Angaben zur Bewertung und Überprüfung der Leistungsbeständigkeit.....	21
9.1	Allgemeine Anforderungen	21
9.2	Systemkomponenten	21
9.3	Werkstoff	21
9.4	Bearbeitung.....	21
9.5	Korrosionsschutz	21
9.6	Schweisverbindungen	22
9.7	Kennzeichnung	22
	Anhang.....	23
	Literaturverzeichnis.....	59
	Auflistung der Änderungen	61

1 Einleitung

1.1 Zweck der Dokumentation

Die Dokumentation behandelt Fahrzeurückhaltesysteme der Unterkategorie Schutzeinrichtungen [6].

Die vorliegende Dokumentation enthält für das Fahrzeurückhaltesystem 1211 alle relevanten Informationen und Vorgaben, die für die Projektierung, die Bauausführung, die Lieferung/Herstellung und für den Unterhalt relevant und zu beachten sind. Insbesondere sind das

- Leistungsklassen nach Norm EN 1317-2 [8]
- Zugelassene Modifikationen
- Zusatzeinrichtungen
- Anfangs-, End-, Übergangs- und Anschlusskonstruktionen sowie Anpralldämpfer
- Systemlängen und Positionierung
- Vorgaben für den Zusammenbau
- Prüfplan Bauausführung
- Reparatur, Inspektion und Wartung
- System- und Komponentenzeichnungen

Darüber hinaus dient die vorliegende Dokumentation der Durchführung des Konformitätsverfahrens nach Norm EN 1317-5 [10] für Fahrzeurückhaltesysteme. Alle relevanten Angaben zur Bewertung und Überprüfung der Leistungsbeständigkeit nach Norm EN 1317-5 [10] sind in Ziffer 9 zusammengestellt.

1.2 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst das Fahrzeurückhaltesystem mit der Bezeichnung 1211 gemäss der ASTRA-Richtlinie für Fahrzeurückhaltesysteme des Bundesamts für Strassen [3].

In Bezug auf die Anwendungsanforderungen wird in der vorliegenden Dokumentation auf die relevanten schweizerischen Normen verwiesen. Kommt das System 1211 ausserhalb der Schweiz zur Anwendung, sind die jeweiligen nationalen Anforderungen zu berücksichtigen.

1.3 Adressaten

Die vorliegende Dokumentation richtet sich an Bauherren und Betreiber von Strassen in deren Verlauf das System 1211 zur Anwendung kommt.

Die vorliegende Dokumentation richtet sich darüber hinaus an alle Fachpersonen, die mit der Projektierung, Bauausführung, Lieferung/Herstellung und dem Unterhalt des Systems 1211 betraut sind.

Weiterer Adressat sind Hersteller von Fahrzeurückhaltesystemen, die für das System 1211 ein Konformitätsverfahren durchführen möchten.

1.4 Inkrafttreten und Änderungen

Dieses Dokument tritt am 01.08.2022 in Kraft. Die Ausgabe 2022 ersetzt die Ausgabe 2012. Die „Auflistung der Änderungen“ ist auf Seite 61 dokumentiert.

2 Allgemeine Angaben zum System

2.1 Systembezeichnung und Leistungsklasse

2.1.1 Kurzbezeichnung

1211

2.1.2 Langbezeichnung

Leitschranke mit Planke Profil A, Pfostenabstand 2.00 m

2.1.3 Leistungsklasse nach Norm EN 1317-2 [8]

Aufhaltestufe		N2
Anprallheftigkeitsstufe		
	Pfosten gerammt	A
	Pfosten Fussplatte	A
	Pfosten Hülse	A
Normalisierter Wirkungsbereich		
	Pfosten gerammt	1.3 m
	Pfosten Fussplatte	1.3 m
	Pfosten Hülse	1.3 m
Klasse des normalisierten Wirkungsbereichs		
	Pfosten gerammt	W4
	Pfosten Fussplatte	W4
	Pfosten Hülse	W4
Normalisierte dynamische Durchbiegung (D_N)		
	Pfosten gerammt	1.3 m
	Pfosten Fussplatte	1.3 m
	Pfosten Hülse	1.3 m
Normalisierte Fahrzeugeindringung		
	Pfosten gerammt	nicht relevant
	Pfosten Fussplatte	nicht relevant
	Pfosten Hülse	nicht relevant
Klasse der normalisierten Stufe der Fahrzeugeindringung		
	Pfosten gerammt	nicht relevant
	Pfosten Fussplatte	nicht relevant
	Pfosten Hülse	nicht relevant

Das System erfüllt hinsichtlich des Widerstands gegen die Schneeräumung die Klasse 3.

2.1.4 Systemhöhe/-breite und Pfostenabstand

- Einbauhöhe 750 mm
- Systembreite 188 mm
- Pfostenabstand 2'000 mm

2.1.5 Radien

Das System 1211 kann bis zu einem minimalen Radius von 40 m angewendet werden. Für kleinere Radien sind die Hinweise in Ziffer 7.2.1 zu beachten.

2.1.6 Systemübersichtszeichnungen

Zeichnungen Nr. 1201 und Nr. 1211

2.2 Ergänzende Angaben

2.2.1 Einzelheiten zur Vorspannung

System ohne Vorspannung

2.2.2 Zu überwachende Substanzen

Keine zu überwachenden Substanzen. Bei sachgemässer Anwendung keine Toxizität oder dergleichen.

2.2.3 Informationen zum Recycling

Im Falle der Entsorgung sind sämtliche Metallbauteile und Verschraubungen der ordnungsgemässen Verwertung zuzuführen.

2.2.4 Beurteilung der Dauerhaftigkeit

Auf Grundlage jahrzehntelanger Erfahrungswerte ist von einer wartungsfreien Dauerhaftigkeit von mindestens 30 Jahren unter normalen Bedingungen auszugehen.

Unter extremen Bedingungen, wie zum Beispiel bei fehlender Beregnung in Kombination mit stark korrosiver Atmosphäre, wie zum Beispiel in Tunneln, ist mit einer verminderten Dauerhaftigkeit zu rechnen.

3 Zugelassene Modifikationen

3.1 System mit Pfosten in Hülse

Siehe Ziffer 7.2.3 und Zeichnungen im Anhang.

3.2 System mit Pfosten mit Fussplatte

Siehe Ziffer 7.2.4 und Zeichnungen im Anhang.

3.3 Anwendung des Systems mit Pfosten mit Fussplatte zur seitlichen Befestigung auf Kunstbauten

Das System 1211 mit Pfosten zur seitlichen Verankerung auf Kunstbauten (Stützmauern, Brücken) gemäss Fall der Ziffer 6.2 weist folgende Leistungseigenschaften nach Norm EN 1317-2 [8] auf:

Aufhaltestufe		N2
Anprallheftigkeitsstufe	Pfosten Fussplatte seitlich:	A
Normalisierter Wirkungsbereich	Pfosten Fussplatte seitlich:	1.3 m
Klasse des normalisierten Wirkungsbereichs	Pfosten Fussplatte seitlich:	W4
Normalisierte dynamische Durchbiegung (D_N)	Pfosten Fussplatte seitlich:	1.3 m
Normalisierte Fahrzeugeindringung		nicht relevant
Klasse der normalisierten Stufe der Fahrzeugeindringung		nicht relevant

Das System erfüllt hinsichtlich des Widerstands gegen die Schneeräumung die Klasse 3.

Siehe Ziffer 7.2.4 und Zeichnungen im Anhang.

4 Zusatzeinrichtungen

4.1 Reflektoren

Nach Norm VSS 40 822 [12].

4.2 Aufsatzleitpfosten

Nach Norm VSS 40 822 [12] (Gewicht < 2 kg).

4.3 Unterfahrschutz

Der Einsatz von Rückhaltesystemen für Motorräder, die die Anprallheftigkeit an Schutzeinrichtung für Motorradfahrer (Unterfahrschutz) reduzieren sind nur zulässig, wenn diese mindestens die Anforderung nach SNR CEN/TS 17342 [11] mit den nachstehenden Leistungseigenschaften erfüllen.

- Klasse C60
- Stufe der Anprallheftigkeit I
- Wirkungsbereich ≤ 0.4 m

Für den Einsatz eines Rückhaltesystems für Motorradfahrer ist gemäss Norm EN 1317-5 [10] die Zulassung seitens der zuständigen Produktzertifizierungsstelle für das Gesamtsystem, Schutzeinrichtung und Unterfahrschutz auf Grundlage von Prüfungen nach Norm EN 1317-2 [8] zwingend erforderlich.

5 Ergänzende Fahrzeurückhaltesysteme

5.1 Anfangs- und Endkonstruktionen

Der Anschluss des Systems 1211 an die Anfangs-/Endkonstruktionen 1221, 1222 oder 1223 ist unter Berücksichtigung der Anforderungen betreffend der Vorlängen zur Reduktion der Risiken des Aufgleitens und Hinterfahrens möglich. Die Anwendungsanforderungen der Norm VSS 40 561 [6] sind zu beachten.

Zeichnungen siehe Anhang (I.1).

5.2 Übergangs- und Anschlusskonstruktionen

Im Falle des Übergangs/Anschlusses an andere Schutzeinrichtungen und Leitmauern sind die systemspezifischen Übergangs- und Anschlusskonstruktionen zu verwenden.

Zeichnungen siehe Anhang (I.1).

5.3 Anpralldämpfer

In Verbindung mit dem System 1211 dürfen für die permanente Anwendung nur nach Norm EN 1317 Teil 3 [9] und Teil 5 [10] geprüfte und zugelassene zurückleitende Anpralldämpfer (Typ R) an das System angeschlossen werden, wenn hierdurch nachweislich weder die Funktion noch die Leistungsklasse des Systems 1211 (u.a. Aufnahme der Zugkräfte) gemäss Ziffer 2.1.3 und die Funktion und Leistungsklasse des Anpralldämpfers verändert wird. Der erforderliche Nachweis ist durch eine technische Beurteilung einer Fachperson für Fahrzeurückhaltesysteme zu erbringen.

Falls ein direkter Anschluss des Systems 1211 an einen Anpralldämpfer unter vorgenannten Bedingungen nicht möglich ist, muss eine technische Lösung durch eine Fachperson für Fahrzeurückhaltesysteme ausgearbeitet werden, womit unter Berücksichtigung der relevanten Regelwerke und Einbauhandbücher die Leistungseigenschaften des Systems 1211 als auch des Anpralldämpfers nicht negativ verändert werden.

6 Systemlängen und Positionierung

6.1 Systemlängen

Die Mindestaufbaulänge beträgt für das System 1211 mit geramten Pfosten 32 m.

Wenn das System mit Pfosten mit Fussplatte gemäss den in Ziffer 6.2 zulässigen Positionierungen montiert wird, beträgt die Mindestaufbaulänge 24 m.

Ausser den Mindestaufbaulängen sind die erforderlichen Längen für die zum System 1211 zugehörigen Übergangs- und Anfangs-/Endkonstruktionen zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sind die Mindestlängen gemäss der Norm VSS 40 561 [6] zu beachten.

6.2 Positionierung (Einbauhöhe und seitliche Lage)

In der nachfolgenden Abbildung (Abb. 6.1) sind für das Trasse und auf Kunstbauten (Brücken, Stützmauern) die zulässigen Positionierungen des Systems in Bezug auf die Einbauhöhe und die seitliche Lage dargestellt.

Die Regeleinbauhöhe (h) von 750 mm +/- 25 mm gilt für die Fälle 1, 2, 3, 4a und 4b.

Bei den Fällen 1, 2 und 3 muss im Bereich der normalisierten dynamischen Durchbiegung D_N , (siehe Ziffer 2.1.3) der Oberbau derart beschaffen sein, dass ein Einsinken der Räder von Personenwagen ausgeschlossen werden kann.

In den Fällen 1 und 3 darf die Neigung des Banketts/Terrains innerhalb der normalisierten dynamischen Durchbiegung D_N des Systems maximal 1:10 betragen.

Im Fall 2 muss bei einer Neigung der an das Bankett anschliessenden fallende Böschung von grösser als 1:10 der Abstand von Vorderkante des Systems 1211 bis zur Böschungskante grösser gleich D_N sein. Bei Strassen mit Geschwindigkeiten V_{85} bis 60 km/h und einem DTV bis 4'000 Fz/d kann der Abstand D_N bis auf die Systembreite reduziert werden (siehe 2.1.4).

Bei den Fällen 4a und 4b sind die Informationen gemäss Ziffer 7.2.4 zu beachten.

Des Weiteren sind in den Fällen 4a und 4b die Anforderungen im Hinblick auf den Einsatz von Absturzsicherungen für Personen zu berücksichtigen (VSS 40 568 [6]).

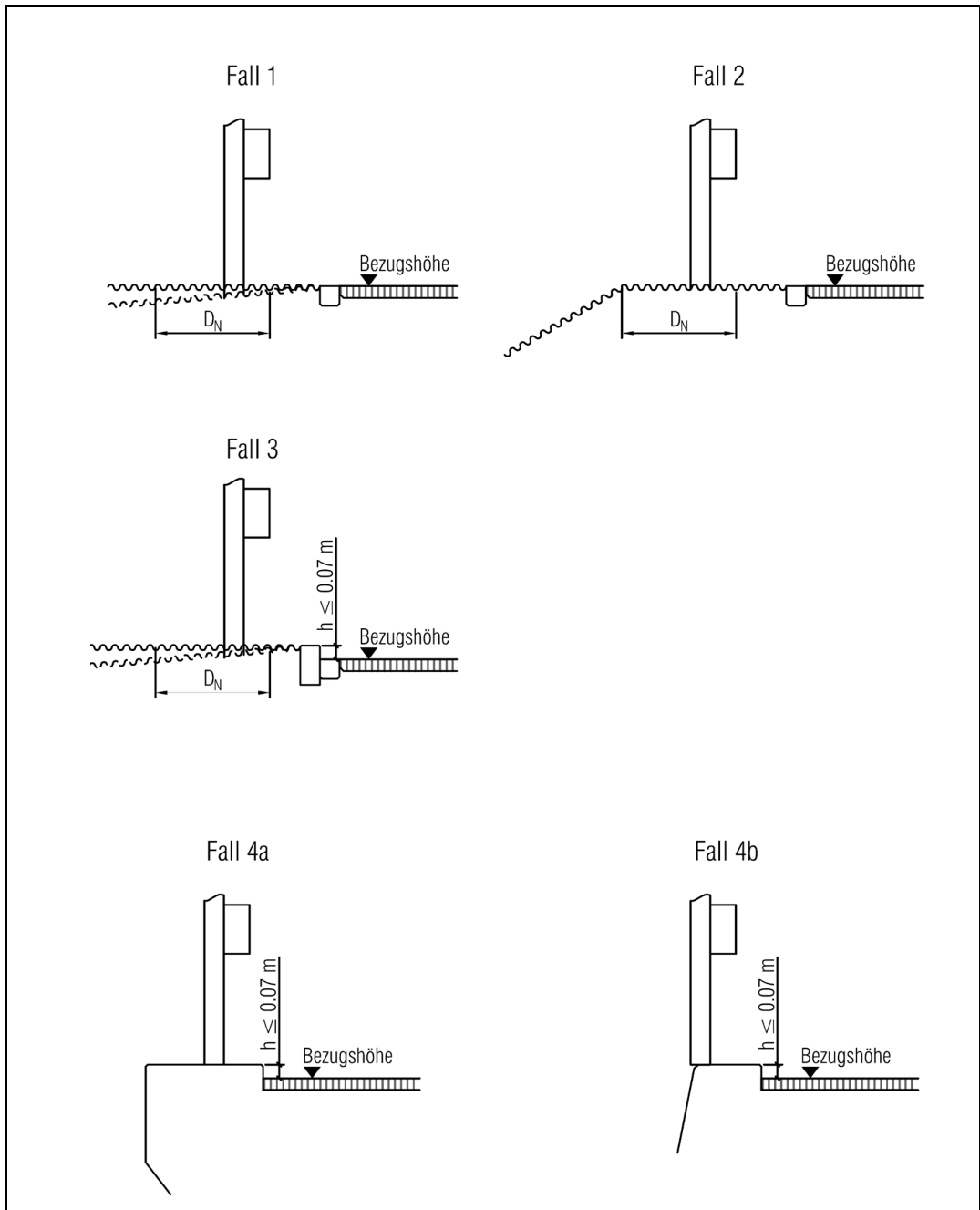


Abb. 6.1 Positionen und Bezugshöhen System 1211 (Anwendung, siehe Ziffer 6.2).

7 Bauausführung

7.1 Anforderungen Fachunternehmen

Die mit der Montage beauftragten Fachunternehmen müssen für die fachgerechte Bewerks-
stellung der Arbeiten nachweislich folgende Voraussetzungen gewährleisten:

- Die mit der Montage beauftragten Personen (Ausführende, Bauführer) müssen für die Montage von Fahrzeugrückhaltesystemen über die erforderlichen Fachkenntnisse verfügen. Des Weiteren muss sichergestellt sein, dass alle systemspezifischen Details bekannt sind und vollumfänglich bewerkstelligt werden.
- Die Montage hat mit den hierfür erforderlichen spezifischen Werkzeugen und Maschinen zu erfolgen.
- Grundsätzlich ist nur der Einsatz von Bauteilen und Verschraubungsmaterial von nach Norm EN 1317-5 [10] für das System zugelassenen Herstellern zulässig, welche durch ein Zertifikat der Leistungsbeständigkeit und der Leistungserklärung des Herstellers nachzuweisen und mit der erforderlichen Kennzeichnung versehen sind. Der Einsatz von systemkonformen Verschraubungsmaterial von zertifizierten Schraubenherstellern ist zulässig, sofern dieses dementsprechend gekennzeichnet ist.

7.2 Zusammenbau

7.2.1 Vorgaben für den Zusammenbau

Die Schutzeinrichtung mit der Bezeichnung 1211, besteht aus geramnten Pfosten IPE 100 mit einem Pfostenabstand von 2.00 m +/- 0.05 m. Anstelle der geramnten Pfosten kann das System auch mit Pfosten IPE 100 mit Fussplatte oder mit Pfosten IPE 100 zum Versetzen in Hülse angewendet werden.

An den Pfosten wird ein Längselement mit der Bezeichnung Planke Profil A und einer Baulänge von 4'300 mm an jedem Pfosten mittels einer Schraube M10 x 45 (4.6 feuerverzinkt) und einer Decklasche M10 befestigt. Zwischen der Planke Profil A und dem Pfosten ist noch ein Stützbügel eingesetzt, der durch die vorgenannte Schraube im Verbund gehalten wird.

Im Stossbereich der Planken Profil A sind die Planken in Fahrtrichtung überlappend zu montiert. Die im Stossbereich aufliegende Planken muss mit Tropflöchern versehen sein. Die Verbindung zwischen den Planken erfolgt mit acht Schrauben M16 x 27 HRK (4.6 feuerverzinkt.) Bei der Montage ist darauf zu achten, dass die HRK Schrauben fachgerecht im Tropfloch positioniert (flach aufliegend) werden.

Die Einbauhöhe beträgt im Regelfall 750 mm +/- 25 mm. Weitere Angaben zu Einbauhöhen sind unter 6.2 enthalten.

Bei Radien kleiner 40 m können mit einem Radius profilierte Planken (Profil A, Baulänge 4'300 m) verwendet werden.

Tab. 7.1 Stückliste: System 1211

Menge pro 4 m	Zch.-Nr.	Bezeichnung	Masse	Einzelgewicht
1	L 111	Planke Profil A	4'300 mm	46.8 kg
2	P 111	Pfosten IPE 100 gerammt	-	15.4 kg
2	P 112	Pfosten IPE 100 mit Fussplatte	-	11.9 kg
2	P 113	Pfosten IPE 100 zum Versetzen in Hülse	-	8.7 kg
2	D 111	Stützbügel	-	1.0 kg
2	D 112	Decklasche M10	-	0.2kg

Grundsätzlich ist nur der Einsatz von Bauteilen und Befestigungsmaterial von nach Norm EN 1317-5 [10] für das System zugelassenen Herstellern zulässig, welches durch ein Zertifikat der Leistungsbeständigkeit und der Leistungserklärung des Herstellers nachzuweisen ist.

Die Montage der Längselemente erfolgt kontinuierlich unter Beachtung der erforderlichen Anzahl Schrauben, deren Grösse und Festigkeitsklasse und der Montagerichtung gemäss Zusammenbauzeichnung. Die Schrauben sind so zu montieren, dass die Schraubenköpfe plan aufliegen.

Folgende Anzugsmomente gelten für die Schraubverbindungen:

Tab. 7.2 Anzugsmoment bei Schraubverbindungen

Gewindedurchmesser der Schraube	Minimales Anzugsmoment in Nm
M10	zirka 30 (Handfest)
M16	min. 70 ¹⁾

¹⁾ Bei Verbundankern gelten die Herstellerangaben

Geringfügige Beschädigungen der Verzinkung, wie zum Beispiel Abplatzungen an den Pfostenköpfen von geramten Pfosten sind wie folgt zu behandeln:

- Die Oberfläche muss frei von Oel, Fett, Schmutz und anderen Verunreinigungen sein. Die Pfostenköpfe sind von losen Verzinkungsresten zu säubern.
- Es ist ein Zinkstaub-Grundbeschichtungsstoff mit einem Gehalt an metallischem Zink von min. 89 % Massenanteil des Festkörpergehalts in ausreichender Schichtdicke lückenlos zu applizieren.

Das fertig montierte System muss eine visuell befriedigende Linienführung unter Beachtung der zulässigen Einbautoleranzen aufzuweisen.

Die Umgebungstemperatur zum Zeitpunkt des Einbaus sollte idealerweise zwischen + 3°C bis + 30°C liegen. Wenn die Montage ausserhalb der empfohlenen Temperaturspanne erfolgt, können zu einem späteren Zeitpunkt eventuell Korrekturmassnahmen, zum Beispiel der Einbau von Passstücken, Dilatationen (Bewegungsstössen) und Nachbesserungen beschädigter Bereiche infolge von zu grossen Spannungswechseln, erforderlich sein.

7.2.2 Zusätzliche Vorgaben für System mit geramten Pfosten

Vor dem Montagebeginn muss die Lage von Werkleitungen (Gas, Strom, Wasser, Datenkabel, Bahntrasse, etc.) bekannt sein. Da die Pfosten in der Regel 1.1 m tief in den Untergrund gerammt werden, besteht im Falle vorhandener Werkleitungen (Strom, Gas) eine erhöhte Unfallgefahr für Ausführende und Dritte.

Die Pfosten werden in einem Abstand von 2.00 m +/- 0.05 m und in dem der Örtlichkeit nach Norm und in Abstimmung mit dem Auftraggeber erforderlichen seitlichen Abstand zum Fahrbahnrand gerammt. Die Vorgaben gemäss Ziffer 6.2 sind zu beachten.

Zur Gewährleistung der Funktionstüchtigkeit des Systems muss der Boden mindestens der Tragfähigkeitsklasse S4 ($M_{E1} > 60 \text{ MN/m}^2$) entsprechen [5]. Der Untergrund muss auf der ganzen Rammtiefe genügend verdichtet sein. Die Schichtdicke der Humusabdeckung darf nicht mehr als 0.1 m betragen.

Wenn die Einspannlänge von 1.1 m wegen Hindernissen im Untergrund (Werkleitungen) nicht eingehalten werden kann, ist bei einzelnen hiervon betroffenen Pfosten eine minimale Rammtiefe Einspannlänge der Pfosten im verdichteten Boden (Tragfähigkeitsklasse S4, $M_{E1} \geq 80 \text{ MN/m}^2$) von 0.80 m zulässig [5]. Andernfalls sind Pfosten mit Fussplatten auf Streifenfundamenten oder vereinzelt Pfosten in Hülssen vorzusehen (Ziffer 7.2.3).

Beim Rammen der Pfosten in bituminösen Belägen sind in der Regel vorgängig Bohrungen

oder Belagsausschnitte mit anschließendem Verfüllen der Löcher mit Kaltbitumen vorzusehen. Mit dieser Massnahme lassen sich Belagsschäden infolge von eindringendem Wasser (Frostschäden) oder Belagsausbrüche beim Ziehen der Pfosten im Reparaturfall reduzieren.

7.2.3 Zusätzliche Vorgaben für System mit Pfosten in Hülse

Der Einbau des Systems mit Pfosten in Hülse ist in Asphalt-/Betonbelägen oder in Betonfundamenten möglich.

Für das direkte Versetzen von Pfostenhülsen in Asphalt-/Betonbeläge sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Dicke des Belags ≥ 16 cm
- Standfeste Fundationsschicht für nicht verrohrtes Bohren (Felsbohrung)
- Bohrtiefe ab OK Belag 65 cm
- Die letzten 15 cm ist die Hülse in den Untergrund zu rammen oder zu pressen
- OK Hülsenkragen muss OK Belag entsprechen

Die Verwendung von Einzelfundamenten ist nur in Einzelfällen zulässig. Bei mehreren in kurzen Abständen aufeinander folgenden Einzelfundamenten sollen anstelle dessen Streifenfundamente erstellt werden.

Das direkte Einbetonieren von Pfosten ist nicht zulässig.

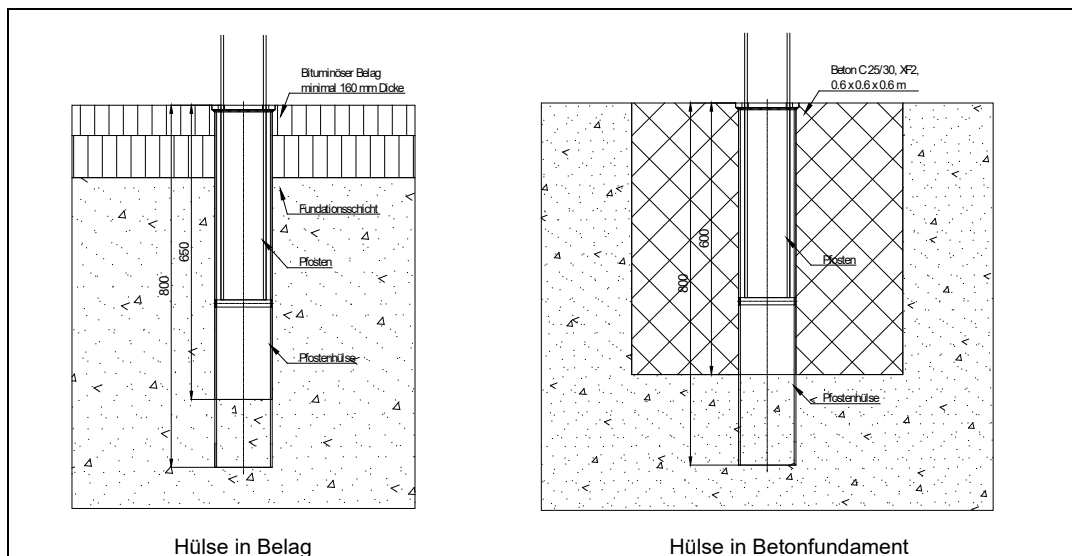


Abb. 7.1 Pfosten in Hülsen.

7.2.4 Zusätzliche Vorgaben für System mit Pfosten mit Fussplatte

Bei Verwendung des Systems mit Pfosten mit Fussplatte sind die Vorgaben gemäss nachstehender Abbildung (Abb. 7.2) einzuhalten.

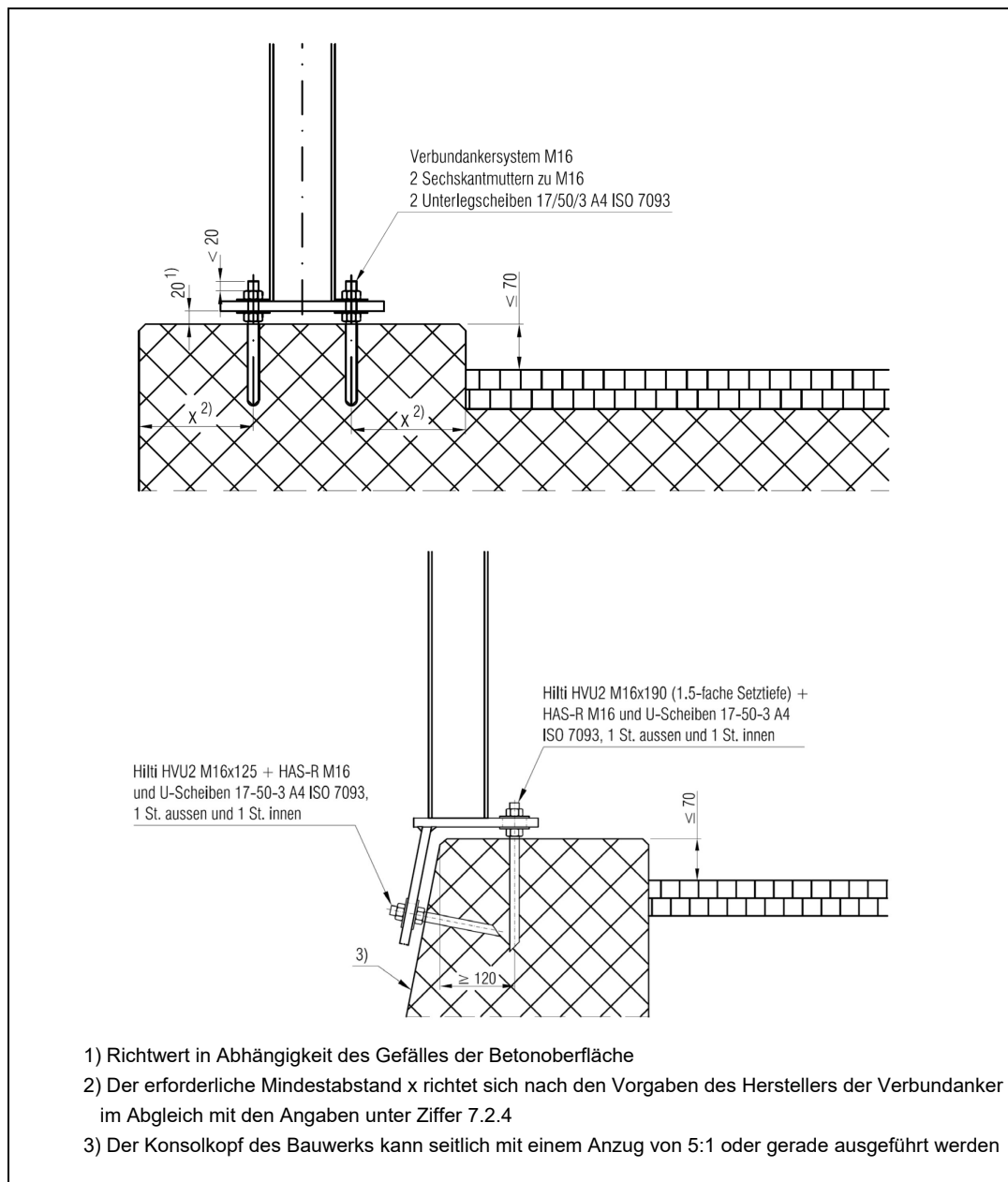


Abb. 7.2 Pfosten mit Fussplatte und Verbundanker auf Bauwerk.

7.2.5 Verbundankersysteme

Es sind nur Verbundankersysteme (Verbundanker + Ankerstange) zulässig, für die eine gültige Europäische Technische Bewertung (ETA) einer Zulassungsstelle für Bauprodukte (EOTA) und der dazugehörigen Leistungserklärung des Herstellers vorliegt.

Das Verbundankersystem muss folgende **Kennwerte** aufweisen:

- Der Verbundanker muss gemäss ETA Zulassung für den Verwendungszweck in Bereichen des Strassenraums mit einer erhöhten Konzentration von Calciumchlorid (Streusalz) und einem Temperaturbereich von - 40 °C bis + 80 °C eingesetzt werden können.

- Das Versetzen des Verbundankers muss bei Temperaturen des Verankerungsgrunds von - 10 °C bis + 40 °C zulässig sein.
- Ankerstange Grösse M16; Werkstoff A4 der Festigkeitsklasse 70 ($f_{uk} = 700 \text{ N/mm}^2$, $f_{yk} = 450 \text{ N/mm}^2$) für die Verwendung mit einem Verbundanker gemäss technischer Bewertung ETA.
- Die Geometrie der Ankerstange muss im vorderen einzudrehenden Teil konform mit den Angaben gemäss der technischen Bewertung ETA sein.
- Charakteristischer Widerstand Zugbeanspruchung Stahlversagen $NR_{k,s} > 100 \text{ kN}$.
- Charakteristischer Widerstand Querbeanspruchung für Stahlversagen ohne Hebelarm $VR_{k,s} > 50 \text{ kN}$.
- Die charakteristischen Widerstände gelten bei statischer und quasistatischer Belastung für ungerissenen Beton C20/25 in hammergebohrten Bohrlöchern.

Die nachstehenden **Verfahrensabläufe beim Versetzen der Verbundanker** sind einzuhalten, auch wenn seitens der Hersteller der Verbundanker und der Zulassungen geringere Anforderungen bestehen sollten. **Abweichungen** zu den nachstehenden Verfahrensabläufen können zu geringeren Versagenslasten der Verankerung und somit zu einer Reduktion der erforderlichen Leistungseigenschaften der Fahrzeugrückhaltesysteme und Geländer führen.

- Die Montage der Verbundankersysteme ist durch firmeninternes oder extern geschultes Personal auszuführen.
- Die Montage kann ab einer charakteristischen Zylinderdruckfestigkeit von mindestens 15 kN/m^2 für eine Betonfestigkeitsklasse von C25/30 oder höher, in der Regel ab einer Aushärtezeit des Betons von drei Tagen, erfolgen.
- Der Randabstand der Anker muss grösser gleich 120 mm sein. Geringere Randabstände sind durch eine Fachperson für die Verankerung von FZRS/Geländer unter Berücksichtigung aller Faktoren (u.a. Erstprüfung Gesamtsystem FZRS + Verbundanker) zu prüfen.
- Das Erstellen des Bohrlochs muss mittels Hammerbohren erfolgen. Andere Bohrverfahren sind in Abstimmung mit der Bauleitung unter Beizug einer Fachperson für die Verankerung von FZRS/Geländer zu prüfen, Die erforderlichen Kennwerte des Verbundankersystems müssen nachweislich eingehalten werden und sind dementsprechend durch die Bauleitung zu dokumentieren.
- Die Angaben des Herstellers bezüglich des Bohrdurchmessers und der Bohrtiefe müssen eingehalten werden.
- Bei reprofilierten Konsolköpfen und/oder einer Bewehrungsüberdeckung von $> 40 \text{ mm}$ sind die Verbundanker mit 1.5-facher Setztiefe zu versetzen.
- Wenn das System 1211 gemäss Ziffer 6.2 analog Fall 4b positioniert wird, sind die oberen (vertikalen) Verbundanker (2 Stück) mit 1.5-facher Setztiefe zu versetzen.
- Vor dem Versetzen sind die Bohrlöcher dreimal mit ölfreier Druckluft (min. 6 bar) und zweimaligen Zwischenbrüsten mittels Rundbürste über die gesamte Bohrlochlänge zu reinigen, bis die rückströmende Luft staubfrei ist. Andere Reinigungsverfahren im Zusammenhang mit durch Hammerbohrung erstellten Bohrlöchern sind nicht zulässig. Diese Regelung ist auch dann einzuhalten, wenn gemäss ETA-Zulassung andere Verfahren zulässig wären.
- Im Falle von anderen Bohrverfahren, z.B. Diamant-Kernbohrung, ist das erforderliche Reinigungsverfahren mit der Bauleitung und Beizug einer Fachperson für die Verankerung von FZRS/Geländer festzulegen. Die erforderlichen Kennwerte des Verbundankersystems müssen nachweislich eingehalten werden und sind dementsprechend durch die Bauleitung zu dokumentieren.
- Vor dem Einstecken der Klebpatrone ist zu kontrollieren, dass kein stehendes Wasser und im Falle von Temperaturen unter null Grad keine Eisbildung im Bohrloch vorhanden ist.
- Das Versetzen der Ankerstangen erfolgt durch Eindrehen mit dem vom Hersteller vorgegebenen Maschinen und deren Anwendung. Vor dem Versetzen ist sicherzustellen, dass die Ankerstangen frei von Wasser, Schmutz und/oder öl-/fetthaltigen Substanzen sind.

- Bei Erreichen der Setztiefe ist der Eindrehvorgang sofort zu beenden. Nach dem Erreichen der korrekten Setztiefe muss Klebemasse (Überschuss) aus dem Bohrloch austreten. Während den vom Hersteller in Abhängigkeit der Temperaturen vorgegebenen Aushärtezeiten sind die versetzten Ankerstangen ruhen zu lassen, damit es zu keiner Beeinflussung des Reaktionsprozesses kommt.

Bei jedem Bauprojekt sind seitens der ausführenden Firma und der Bauleitung ausser den visuellen Prüfungen **Zugprüfungen an den versetzten Verbundankersystemen** durchzuführen und zu dokumentieren.

- Die Anzahl der durch die Bauleitung durchzuführenden stichprobenartigen Kontrollprüfungen sollten pro Bauprojekt mindestens 3 % der Anzahl versetzter Verbundanker betragen. Zusätzlich sollten die Kontrollprüfungen der ausführenden Firma und deren Aufzeichnungen integrierter Bestandteil der technischen Abnahme sein.
- Die Prüfungen sind sowohl von der Bauleitung als auch der ausführenden Firma durch eine Fachperson durchzuführen, die nachweislich über die erforderlichen Kenntnisse und Referenzen für die Durchführung von Prüfungen und Beurteilung der Prüfergebnisse verfügt.
- Die Prüfungen sind mit einem geeigneten Prüfgerät in der Art durchzuführen, dass zentrisch auf die Ankerstange eine Zugkraft aufgebracht werden kann. Das Prüfgerät muss sich zu 360 Grad um die Ankerstange herum mit einem Abstand von maximal 22 mm zum Mittelpunkt hin vollflächig zum konstruktiven Beton abstützen können. Des Weiteren muss das Prüfgerät eine Messgenauigkeit von ± 1.5 kN aufweisen, kalibriert sein und für das Prüfgerät ein dementsprechendes Kalibrierungsprotokoll vorliegen.
- Mittels der Prüfungen ist nachzuweisen, dass eine Kraft von 57 kN für 2 Minuten ohne eine in diesem Zeitraum äussere auf den Prüfvorgang wirkende Manipulation vom Verbundankersystem aufgenommen werden kann. Sinkt die Prüflast innerhalb von 2 Minuten unterhalb der geforderten Prüflast von 57 kN, ist der Verbundanker zu ersetzen.
- Die Prüfungen können in der Regel ab einer Aushärtezeit des Betons von sieben Tagen, und unter Berücksichtigung der vom Hersteller vorgegebenen Aushärtezeiten der Verbundanker durchgeführt werden.

7.3 Streifenfundamente

Im Fall des Einsatzes von Streifenfundamenten müssen diese der nachstehenden Abbildung (Abb. 7.3) entsprechen.

Anstelle von Streifenfundamenten können bei einzelnen Pfosten mit Fussplatte nicht bewehrte Einzelfundamente erstellt werden.

Das direkte Einbetonieren von Pfosten ist nicht zulässig.

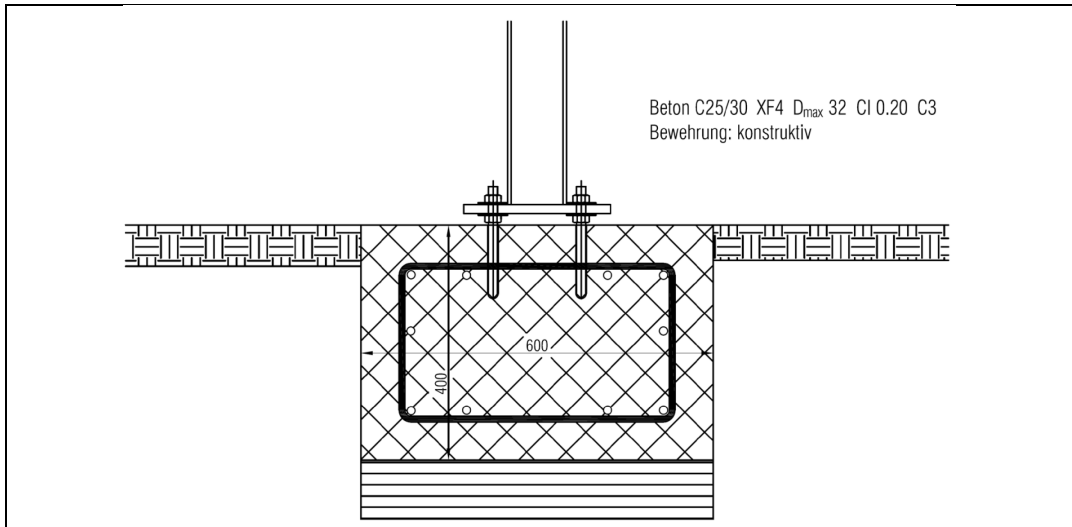


Abb. 7.3 Streifenfundament System mit Pfosten IPE 100.

7.4 Prüfplan Bauausführung

Für die Sicherstellung der konformen Bauausführung (Montage) sollte der nachstehende Prüfplan angewendet werden. Die Mindestanforderungen sind nach Art und Umfang des Projekts sinnvoll anzupassen.

Tab. 7.3 Prüfplan Bauausführung

Prüfbereich	Prüfkriterium	Prüfverfahren	Anzahl/ Häufigkeit	Zuständigkeit
Kennzeichnungspflichtige Bauteile	Kennzeichnungen vorhanden und übereinstimmend mit Zertifikat der Leistungsbständigkeit gemäss Ziffer 9.7	visuell	während Montage und nach Fertigstellung	Bauleitung
Einspannung gerammter Pfosten	Rammzeit	Rammen Probenpfosten	bei Unsicherheit bzgl. Untergrund	Unternehmung/ Bauleitung
Verbundanker	Verbund mit Beton	Zentrischer Zugversuch einschliesslich Dokumentation	3 % aller Verbundanker, min. 10 pro Bauwerk	Unternehmung/ Bauleitung
Zusammenbau	Anordnung und Vollständigkeit Bauteile und Schrauben	visuell	durchgängig	Unternehmung/ Bauleitung
Schraubverbindungen	Anzugsmomente	Drehmomentenschlüssel	Längselemente: min. 3 % aller Stossschrauben Übrige Schrauben: nach Bedarf	Bauleitung
Montagetoleranzen	Linienführung	visuell	nach Fertigstellung	Unternehmung/ Bauleitung
	Abweichungen vom Sollmass in der Vertikalebene	Höhe der Längselemente über Bezugshöhe messen	nach Bedarf	Unternehmung/ Bauleitung
Korrosionsschutz beschädigter Bauteile	Vollständigkeit der Beschichtung	visuell	nach Bedarf	Unternehmung/ Bauleitung

8 Reparatur, Inspektion und Wartung

8.1 Reparatur

Es sind sämtliche Bauteile auszutauschen, die bleibende Verformungen und/oder Rissbildungen aufweisen.

Schrauben, die im Zuge der Reparatur gelöst wurden, sind grundsätzlich durch neue Schrauben einschliesslich den dazugehörigen Unterlegscheiben und Muttern zu ersetzen.

Grundsätzlich ist nur der Einsatz von Bauteilen und Befestigungsmaterial von nach Norm EN 1317-5 [10] für das System zugelassenen Herstellern zulässig, welches durch ein Zertifikat der Leistungsbeständigkeit und die Leistungserklärung des Herstellers nachzuweisen ist.

8.2 Inspektion und Wartung

Ausgenommen von Unfallschäden oder äusseren Einwirkungen, wie zum Beispiel Steinschlag, Baumbruch sind in der Regel keine Wartungsarbeiten erforderlich.

Bei fehlender Beregnung in Kombination mit stark korrosiver Atmosphäre, wie zum Beispiel in Tunneln oder Unterführungen, empfiehlt sich eine regelmässige (jährliche) Reinigung mittels Wasserhochdruck.

Das System und/oder dessen Bauteile sind zu erneuern, sofern infolge von Korrosion die zulässigen unteren Toleranzgrenzen der Systembauteile und der Verschraubungen unterschritten sind.

9 Angaben zur Bewertung und Überprüfung der Leistungsbeständigkeit

9.1 Allgemeine Anforderungen

Ergänzend zu den in der Norm EN 1317 Teil 5 [9] enthaltenen Regelungen und Vorgaben für die konforme Herstellung und Lieferung des Fahrzeurückhaltesystems und die Einhaltung der für das Konformitätssystem 1 gemäss der Bauproduktenverordnung geregelten Aufgaben, gelten zusätzlich die im Nachgang aufgeführten Anforderungen.

9.2 Systemkomponenten

Die für das System erforderlichen Bauteile und Verschraubungsmaterialien müssen konform den im Anhang aufgeführten Zeichnungen hergestellt und geliefert werden.

9.3 Werkstoff

Es sind folgende Werkstoffe einzusetzen.

Tab. 9.1 Bauteile und Werkstoffe

Bauteilkategorie	Werkstoff
Pfosten, Längselemente, übrige Teile	Stahl S235JR+AR nach Norm EN 10 025 [15]
Schrauben und Muttern	gemäss Angaben Anhang

9.4 Bearbeitung

Das Stanzen der Löcher ist erlaubt. Die Lochwandungen müssen glatt sein und rechtwinklig zu den Anschlussflächen liegen. Sofern diese Bedingung erfüllt ist, kann auf ein Entgraten verzichtet werden. Dasselbe gilt für gebohrte Löcher und Schnittkanten.

9.5 Korrosionsschutz

Alle Bauteile aus Stahl sind nach der Bearbeitung mit einer Feuerverzinkung zu versehen. Bezüglich Eigenschaften, Schichtdicke und Prüfung der Verzinkung gelten die Anforderungen gemäss Norm EN ISO 1461 [14].

Die Verschraubungsmaterialien sind Norm EN ISO 10684 [16] Feuer zu verzinken.

Die nachstehenden Schichtdicken sind einzuhalten.

Tab. 9.2 Bauteile und Korrosionsschutz

Bauteil	Durchschnittliche Schichtdicke (Mindestwert in μm)	Örtliche Schichtdicke (Mindestwert in μm)
Bauteile Dicke ≥ 6 mm	85	70
Bauteile Dicke ≥ 3 mm und < 6 mm	70	55
Bauteile, die nach der Verzinkung geschleudert werden (z.B. Decklaschen)	55	45
Schrauben und Muttern mit Durchmesser ≥ 10 mm bis ≤ 36 mm	45	35

9.6 Schweißverbindungen

Die Ausführung und Qualität der Schweißnähte definiert sich über die Vorgaben der Norm EN 1090-2 für die Ausführungsklasse EXC2 in der Schadensfolgeklasse CC2, der Herstellungskategorie PC1 und der Beanspruchungskategorie SC1.

9.7 Kennzeichnung

Es sind folgende Teile dauerhaft derart zu kennzeichnen, dass die Kennzeichnungen auch im fertig montierten Zustand des Systems eindeutig erkennbar sind.

Tab. 9.3 Kennzeichnung Systemkomponenten

Systemkomponente	Anbringen der CE-Kennzeichnung** in Kombination mit Notified-Body Nr. der Zertifizierungsstelle	Herstellere Kennzeichen	Herstellerinterne Zahlen- und/oder Nummernkombination zur Rückverfolgbarkeit
Planke Profil A	X	X	X
Pfosten IPE 100 gerammt	X	X	X
Pfosten IPE 100 mit Fussplatte	X	X	X
Pfosten IPE 100 zum Versetzen in Hülse	X	X	X
Pfosten IPE 100 zur seitlichen Verankerung auf Kunstbauten	X	X	X
Schrauben	X*	X*	-
<p>* Eine Kennzeichnung seitens des Herstellers des Fahrzeugrückhaltesystems ist nicht erforderlich, wenn Schrauben von zertifizierten Schraubenherstellern bezogen werden, dementsprechend bereits gekennzeichnet sind.</p> <p>** Für die Verwendung in der Schweiz ist die Anbringung der CE-Kennzeichnung (CE Zeichen) nicht zwingend erforderlich, aber für die eindeutige Zuordnung zu den in der Schweiz zwingend erforderlichen Konformitätsbescheinigungen empfehlenswert. Die Kennzeichnung mit dem Herstellere Kennzeichen und die erforderliche Kennzeichnung zum Zweck der eindeutigen Rückverfolgbarkeit sind zwingend erforderlich.</p>			

Anhang

I	Anhang System- und Komponentenzeichnungen zu System 1211.....	25
I.1	Übersicht	25
I.2	Zeichnungen (PDF-Dateien)	27
I.2.1	Systemzeichnungen	27
I.2.2	Systemübergänge	33
I.2.3	Systemkomponenten: Pfosten	37
I.2.4	Systemkomponenten: Längselemente.....	45
I.2.5	Systemkomponenten: Übrige Teile	47
I.2.6	Systemkomponenten: Verschraubungsmaterial	55

I Anhang System- und Komponentenzeichnungen zu System 1211

I.1 Übersicht

Systemzeichnungen

1201	Übersicht
1211	LS A 2.00 m System
1221	LS A 2.00 m Absenkung mit reduziertem Pfostenabstand und Kopfstück
1222	LS A 2.00 m Verschwenkung in Böschung mit reduziertem Pfostenabstand und Kopfstück
1223	LS A 2.00 m Kurzabsenkung mit reduziertem Pfostenabstand und Kopfstück

Systemübergänge

9131	Übergang auf LS A 2.00 m, bei verschwenkter Leitmauer
9132	Übergang auf LS A 2.00 m, bei nicht verschwenkter Leitmauer
2131	Übergang zum System 2111, siehe Dokumentation 81002 , Teil 2A
2231	Übergang zum System 2211, siehe Dokumentation 81002 , Teil 3A
4231	Übergang zum System 4211, siehe Dokumentation 81002 , Teil 5A
6232	Übergang zum System 6211, siehe Dokumentation 81002 , Teil 8A

Systemkomponenten: Pfosten

P111	Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS A
P112	Pfosten IPE 100 mit Fussplatte für LS A
P113	Pfosten IPE 100 zum Versetzen in Hülse für LS A
P114	Pfosten IPE 100 zur seitlichen Verankerung auf Kunstbauten Neigung 5:1 für LS A
P115	Pfosten IPE 100 zur seitlichen Verankerung auf Kunstbauten gerade für LS A
P311	Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS 150'180 u

Systemkomponenten: Längselemente

L111	Planke Profil A
------	-----------------

Systemkomponenten: Übrige Teile

D111	Stützbügel
D112	Decklasche M10
D113	Decklasche 2 x M10
D115	Abspannelement an Mauer
D116-1	Kopfstück mit Tropflöchern
D116-2	Kopfstück mit Rundlöchern
D117	Absenkwinkel Profil A

Systemkomponenten: Verschraubungsmaterial

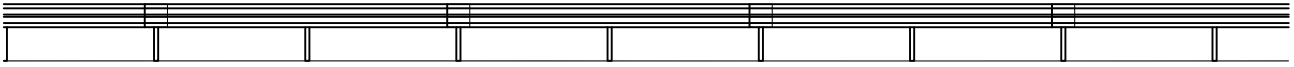
S115	M10 x 45 4.6
S118	M16 x 27 HRK

I.2 Zeichnungen (PDF-Dateien)

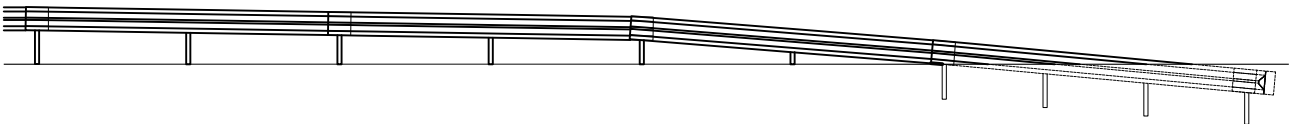
I.2.1 Systemzeichnungen



LS A 2.00 m



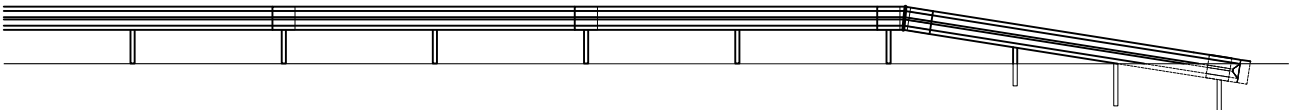
Absenkung mit reduziertem Pfostenabstand und Kopfstück



Verschwenkung mit reduziertem Pfostenabstand und Kopfstück



Kurzabsenkung mit reduziertem Pfostenabstand und Kopfstück



Fahrzeugrückhaltesysteme

LS A 2.00 m

Übersicht

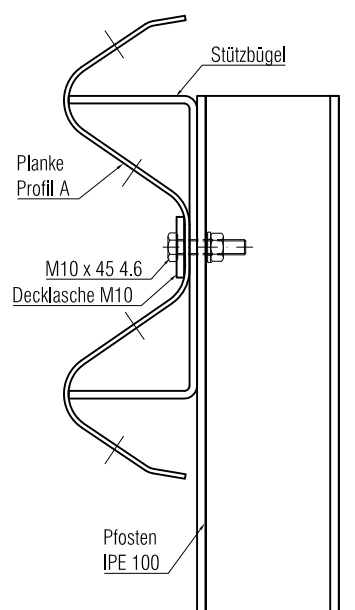
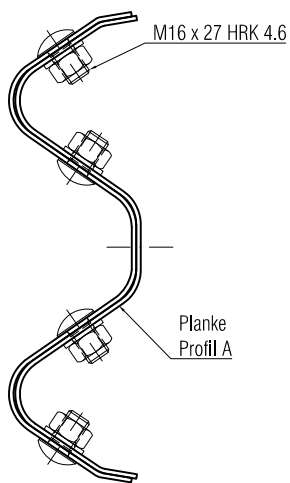
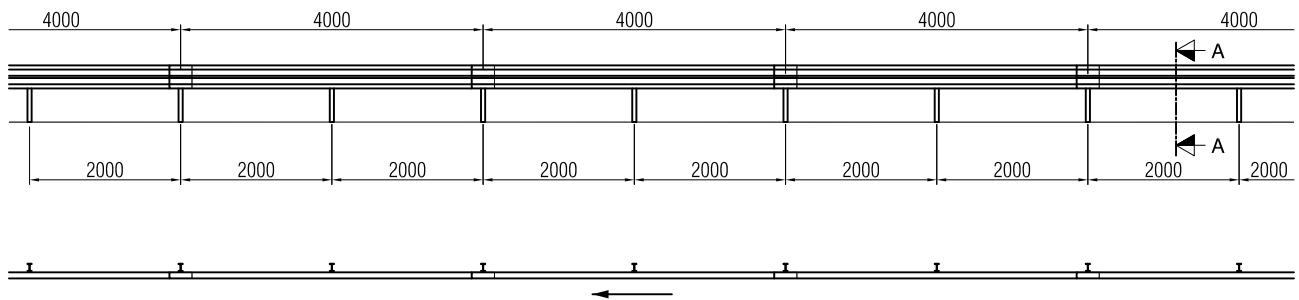
Masstab
1:100

Ausgabe 30.11.21

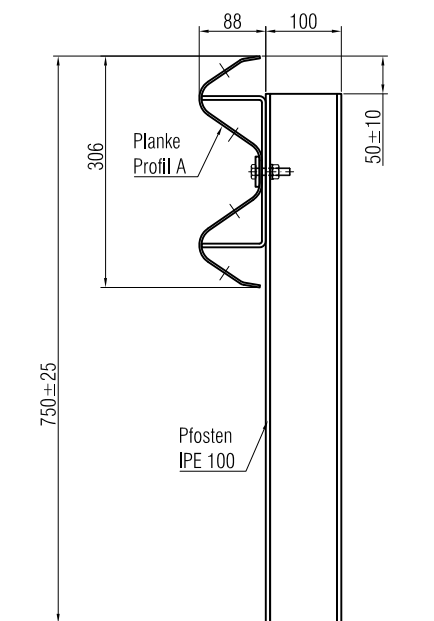
ersetzt 01.03.02

Zeichnung Nr.

1201



Schnitt A - A



- P 111 Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS A
- P 112 Pfosten IPE 100 mit Fussplatte für LS A
- P 113 Pfosten IPE 100 zum Versetzen in Hülse für LS A
- P 114 Pfosten IPE 100 zur seitlichen Verankerung 1:5 für LS A
- P 115 Pfosten IPE 100 zur seitlichen Verankerung gerade für LS A

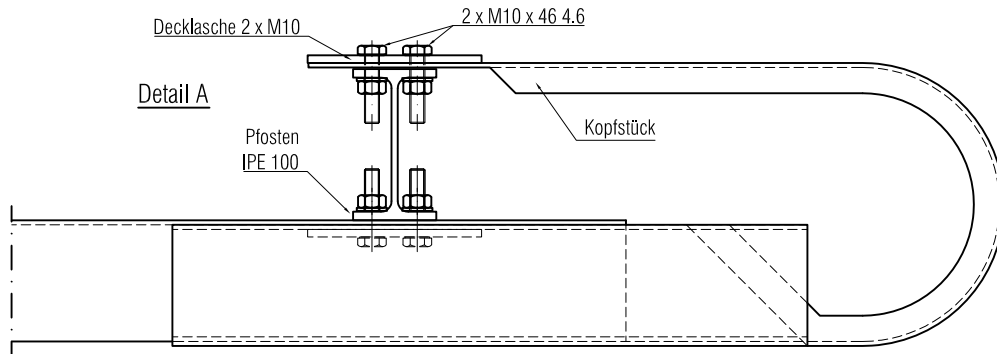
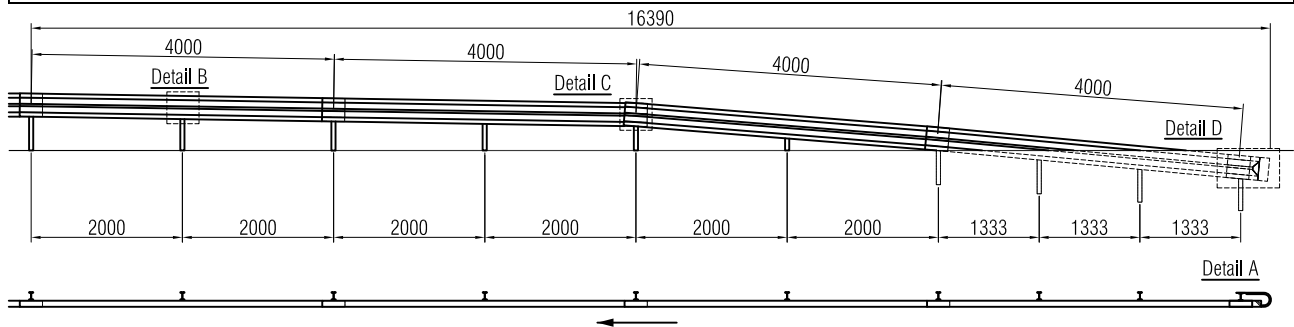
- L 111 Planke Profil A
- D 111 Stützbügel
- D 112 Decklasche M 10
- S 115 M10 x 45 4.6
- S 118 M16 x 27 HRK 4.6

Fahrzeugrückhaltesysteme

LS A 2.00 m

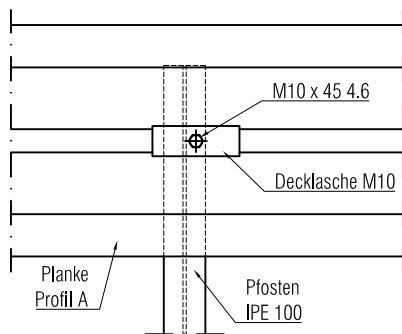
System

Masstab 1:5 1:10 1:100	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.08.05
Zeichnung Nr. 1211		



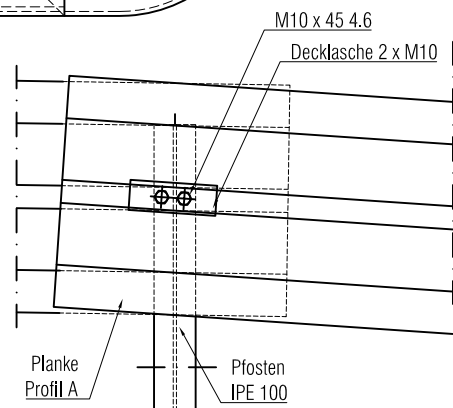
Detail B

Befestigung mit Decklasche M10

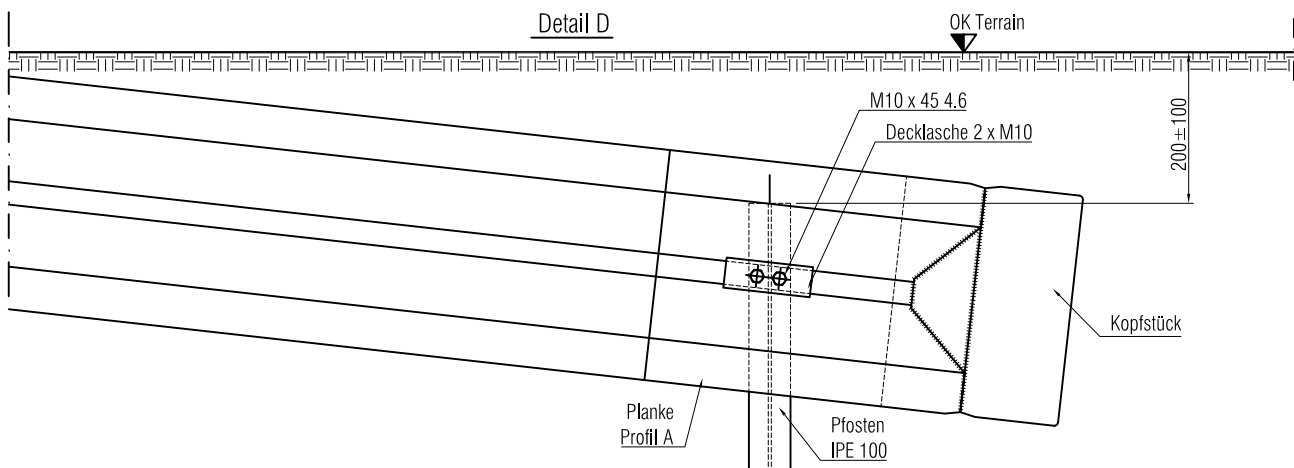


Detail C

Befestigung der Planke mit Decklasche 2 x M10 an Pfosten ohne Stützbugel bis und mit Kopfstück.



Detail D



- P 111 Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS A
- P 112 Pfosten IPE 100 mit Fussplatte für LS A
- P 113 Pfosten IPE 100 zum Versetzen in Hülse für LS A
- P 311 Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS 150'180 u
- L 111 Planke Profil A
- D 111 Stützbugel

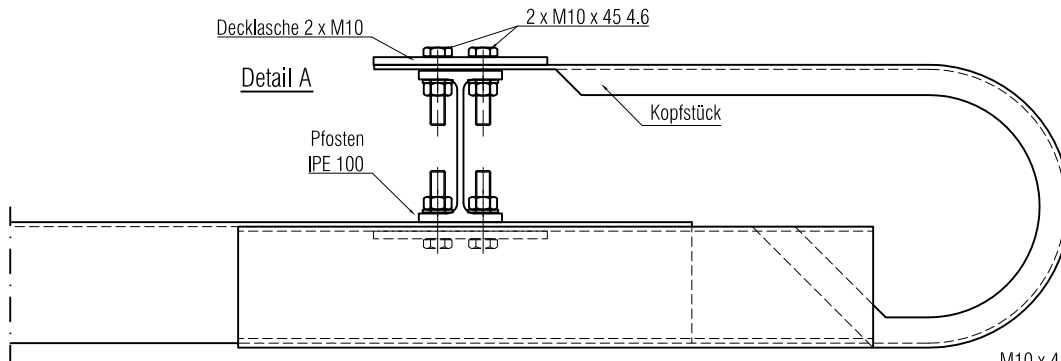
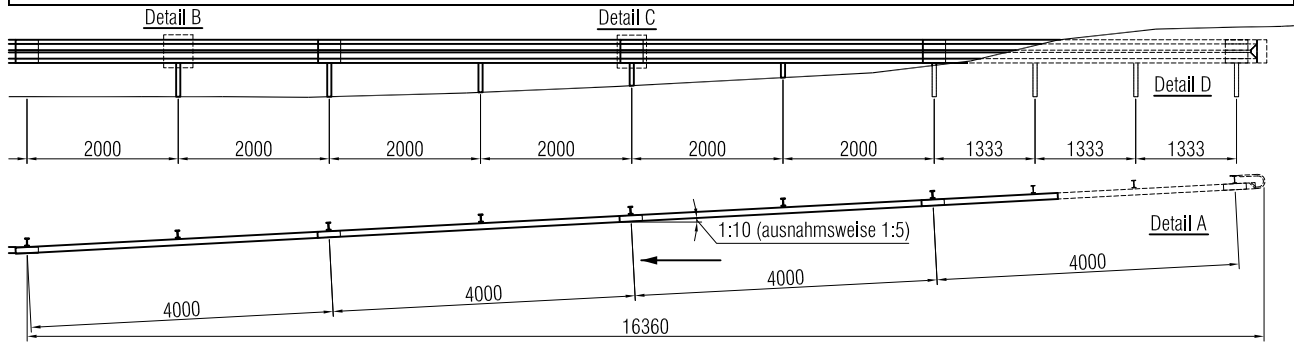
- D 112 Decklasche M10
- D 113 Decklasche 2 x M10
- D 116-1 Kopfstück mit Tropflöchern
- D 116-2 Kopfstück mit Rundlöchern
- S 115 M10 x 45 4.6
- S 118 M16 x 27 HRK 4.6

Fahrzeugrückhaltesysteme

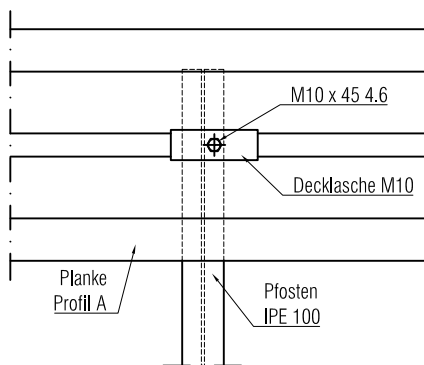
LS A 2.00 m

Absenkung mit reduziertem Pfostenabstand und Kopfstück

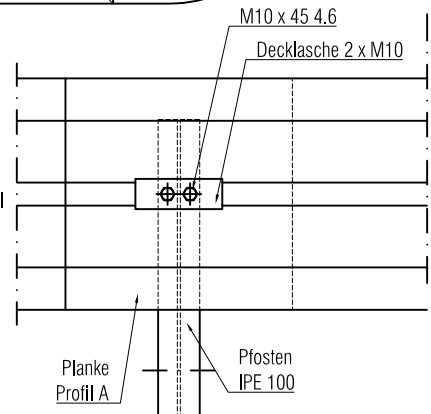
Masstab 1:5 1:10 1:100	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.08.05
	Zeichnung Nr. 1221	



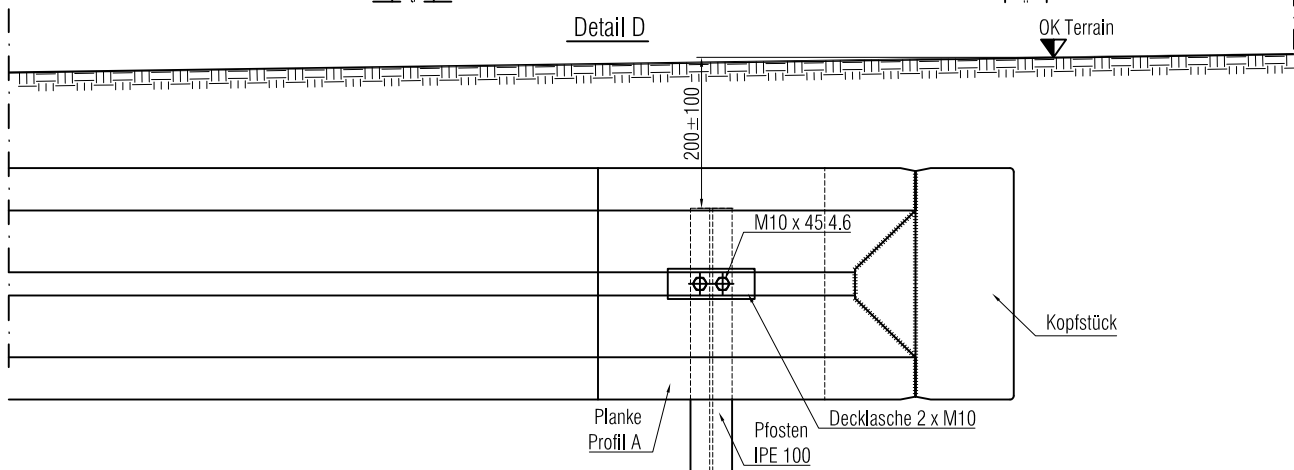
Detail B
Befestigung mit
Decklasche M10



Detail C
Befestigung mit
Decklasche 2 x M10
an Pfosten ohne Stützbügel
bis und mit Kopfstück.



Detail D



- P 111 Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS A
- P 112 Pfosten IPE 100 mit Fussplatte für LS A
- P 113 Pfosten IPE 100 zum Versetzen in Hülse für LS A
- P 311 Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS 150*180 u
- L 111 Planke Profil A
- D 111 Stützbügel

- D 112 Decklasche M10
- D 113 Decklasche 2 x M10
- D 116-1 Kopfstück mit Tropflöchern
- D 116-2 Kopfstück mit Rundlöchern
- S 115 M10 x 45 4.6
- S 118 M16 x 27 HRK 4.6

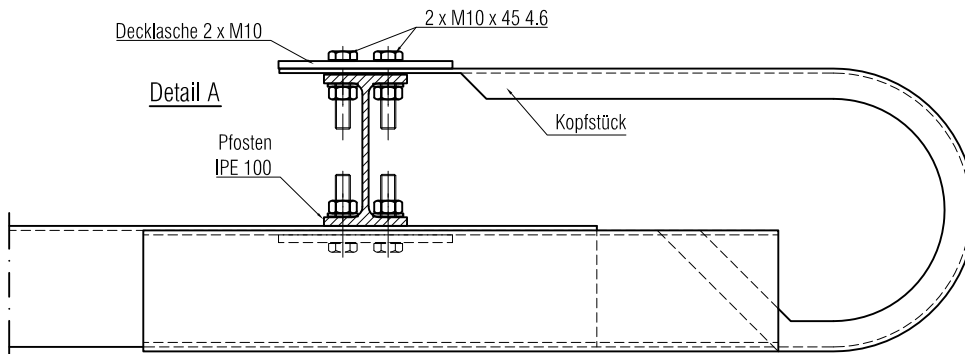
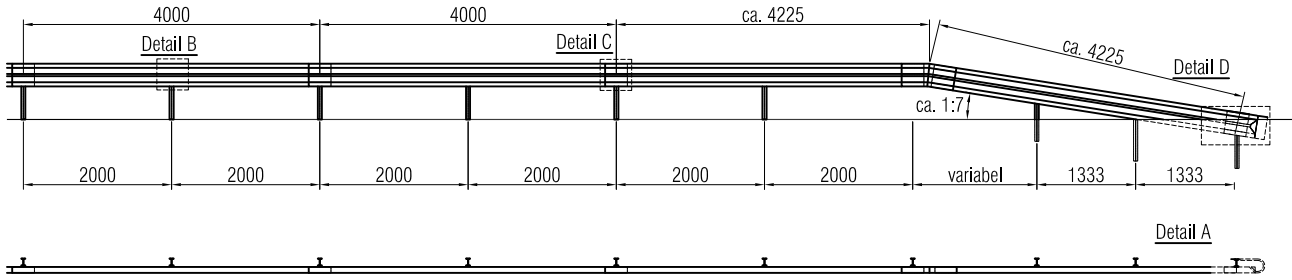
Fahrzeugrückhaltesysteme

LS A 2.00 m

Verschwenkung in Böschung mit reduziertem Pfostenabstand und Kopfstück

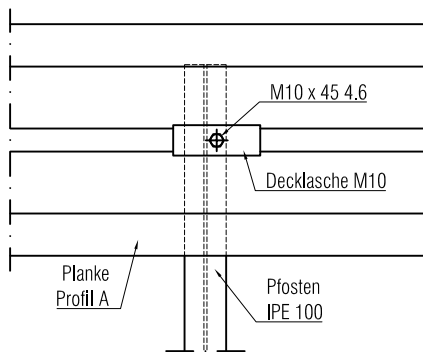
Masstab 1:5 1:10 1:100	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.08.05
	Zeichnung Nr.	

1222



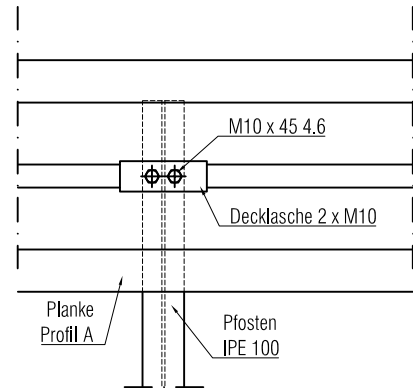
Detail B

Befestigung mit Decklasche M10



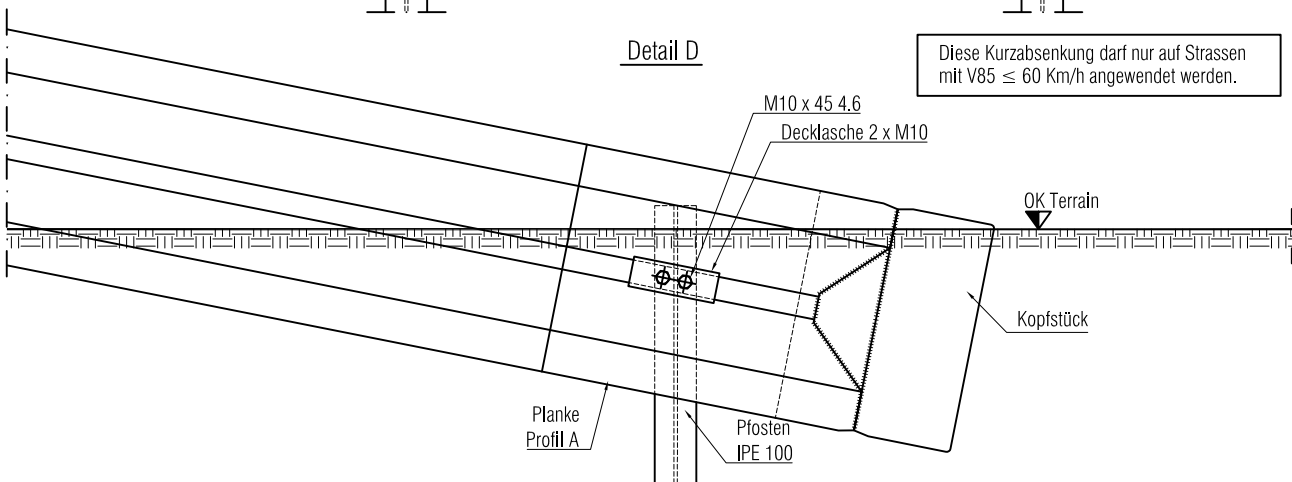
Detail C

Befestigung der Planke mit Decklasche 2 x M10 an Pfosten ohne Stützbügel bis und mit Kopfstück.



Detail D

Diese Kurzabsenkung darf nur auf Strassen mit $V_{85} \leq 60$ Km/h angewendet werden.



- P 111 Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS A
- P 112 Pfosten IPE 100 mit Fussplatte für LS A
- P 113 Pfosten IPE 100 zum Versetzen in Hülse für LS A
- P 311 Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS 150'180u
- L 111 Planke Profil A
- D 111 Stützbügel
- D 112 Decklasche M10

- D 113 Decklasche 2 x M10
- D 116-1 Kopfstück mit Tropflöchern
- D 116-2 Kopfstück mit Rundlöchern
- D 117 Absenkwinkel Profil A
- S 115 M10 x 45 4.6
- S 118 M16 x 27 HRK 4.6

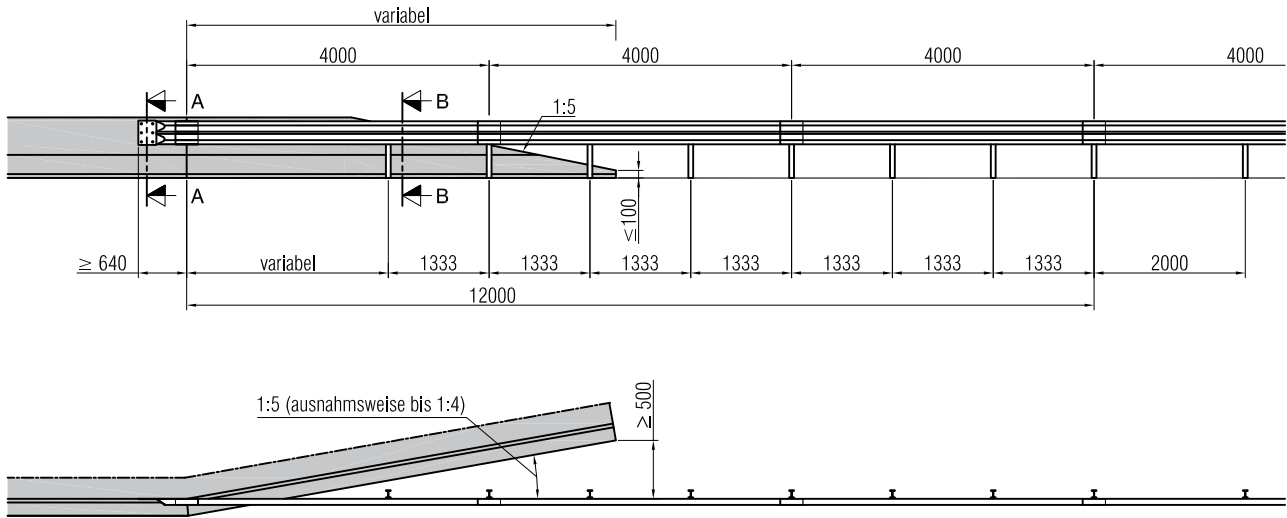
Fahrzeugrückhaltesysteme

LS A 2.00 m

Kurzabsenkung mit reduziertem Pfostenabstand und Kopfstück

Masstab 1:5 1:10 1:100	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.08.05
Zeichnung Nr.		1223

I.2.2 Systemübergänge

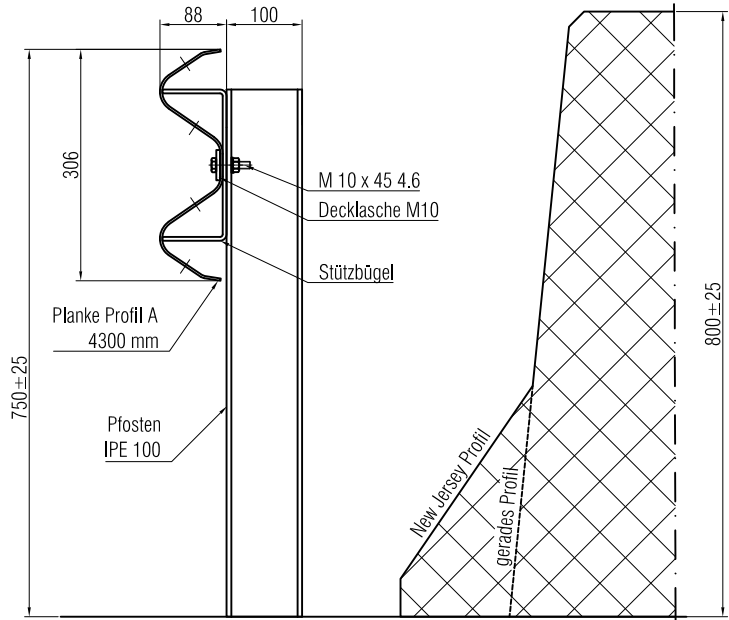
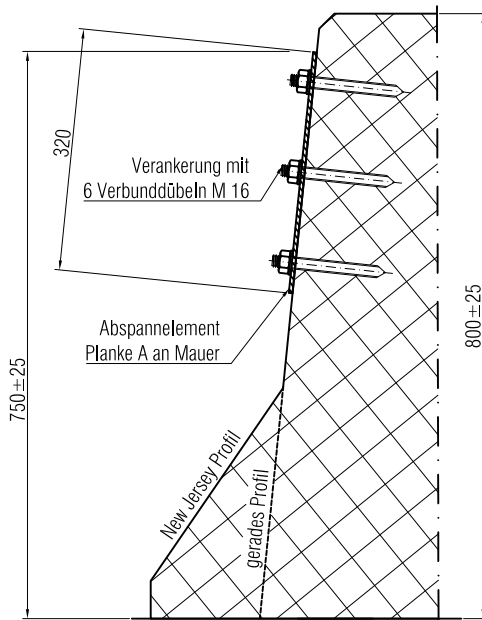


Bei mauernahen Pfosten soll das Betonfundament der Leitmauer bis OK Belag reichen, so dass Pfosten mit Fussplatte eingesetzt werden können.

Wegfahrseite:
Auf Strassen ohne Gegenverkehr kann der Pfostenabstand auf 2.0 m reduziert und die Leitmauer ohne Verschwenkung ausgeführt werden.

Schnitt A-A

Schnitt B-B



- P 111 Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS A
- P 112 Pfosten IPE 100 mit Fussplatte für LS A
- P 113 Pfosten IPE 100 zum Versetzen in Hülse für LS A
- L 111 Planke Profil A
- D 111 Stützbügel

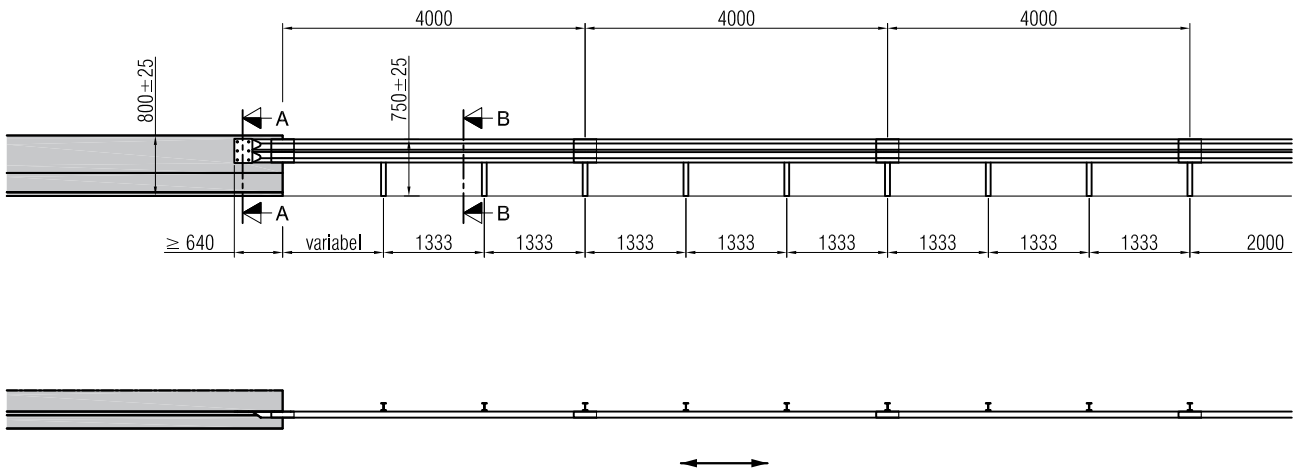
- D 112 Decklasche M10
- D 115 Abspannelement Planke A an Mauer
- S 115 M10 x 45 4.6
- S 118 M16 x 27 HRK 4.6
- S 211 Verbunddübel M16

Fahrzeugrückhaltesysteme

LS A 2.00 m

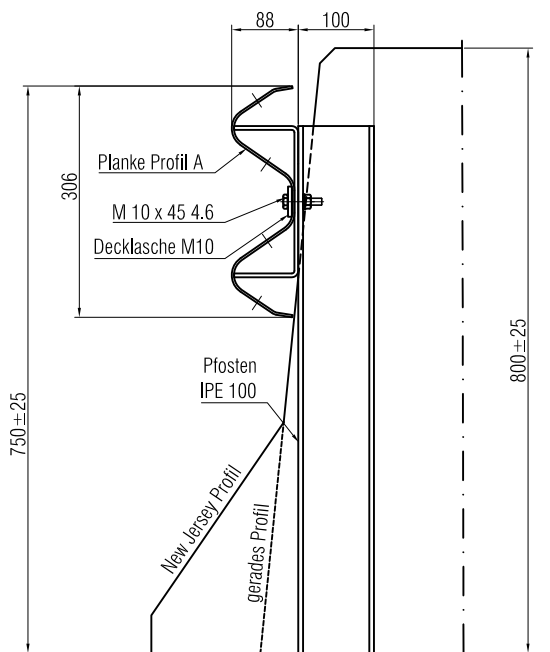
Übergang LM 800 auf LS A 2.0 m bei verschwenkter Leitmauer

Masstab 1:5 1:10 1:100	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.03.02
Zeichnung Nr.		9131

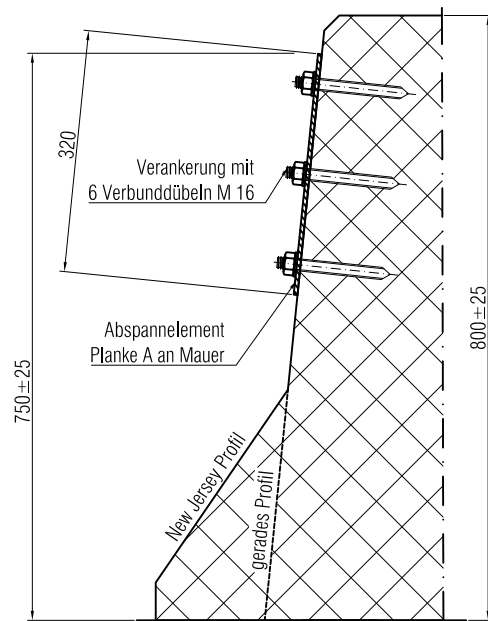


Wegfahrseite:
Auf Strassen ohne Gegenverkehr
kann der Pfostenabstand auf 2.0 m
reduziert werden.

Schnitt B-B



Schnitt A-A



Dieser Übergang darf nur auf Strassen
mit einer Höchstgeschwindigkeit ≤ 80 Km/h
angewendet werden.

- P 111 Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS A
- P 112 Pfosten IPE 100 mit Fussplatte für LS A
- P 113 Pfosten IPE 100 zum Versetzen in Hülse für LS A
- L 111 Planke Profil A
- D 111 Stützbügel

- D 112 Decklasche M10
- D 115 Abspannelement an Mauer
- S 115 M10 x 45 4.6
- S 118 M16 x 27 HRK 4.6
- S 211 Verbunddübel M16

Fahrzeugrückhaltesysteme

LS A 2.00 m

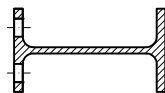
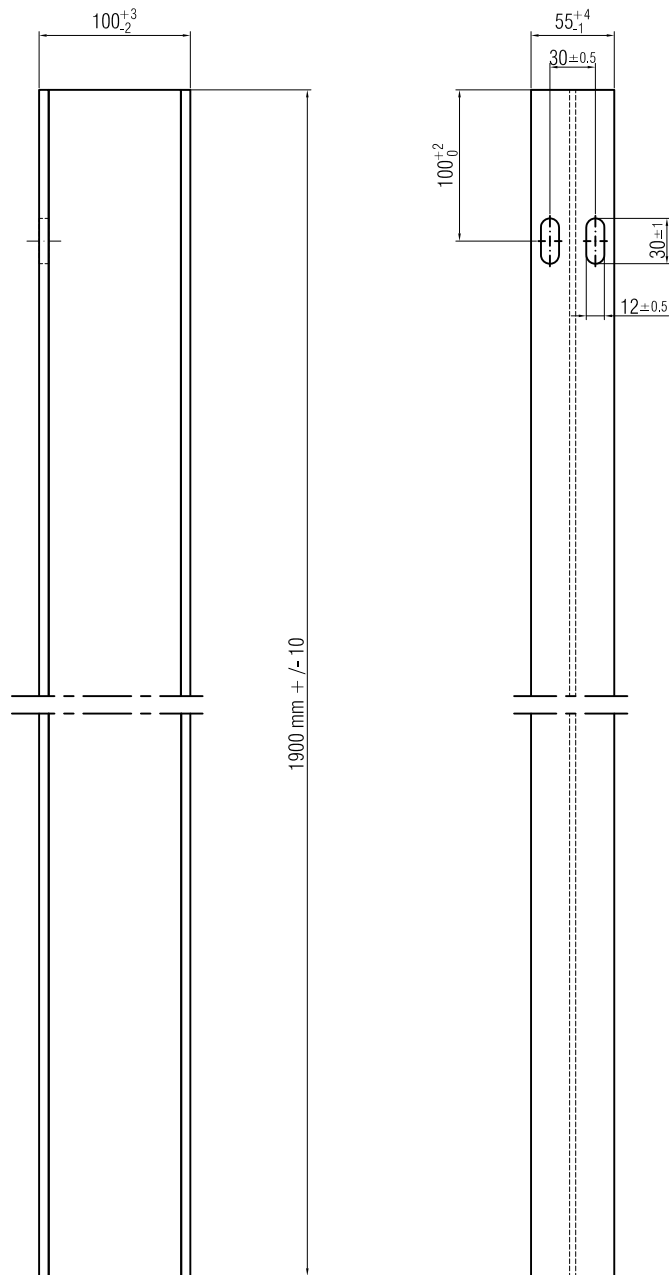
LM 800 Übergang auf LS A 2.00 m bei nicht verschwenkter LM

Masstab	Ausgabe	30.11.21
1:5	ersetzt	01.03.02
1:10		
1:100		

Zeichnung Nr.

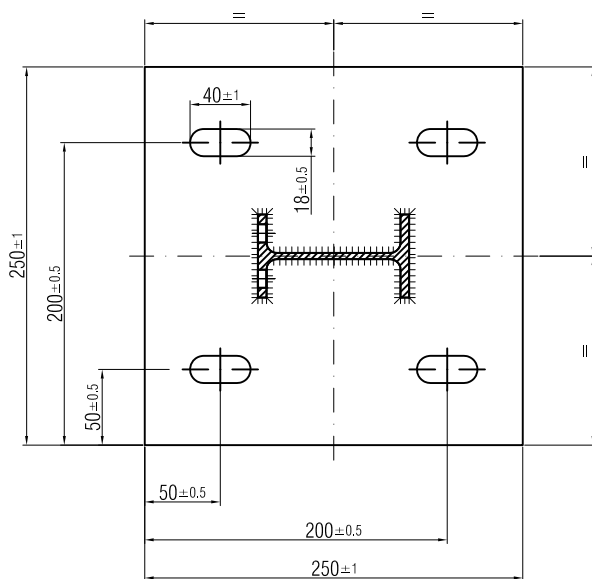
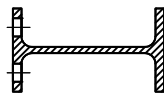
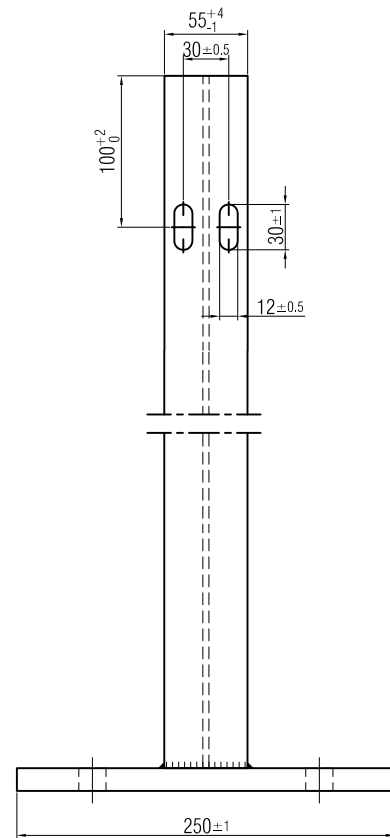
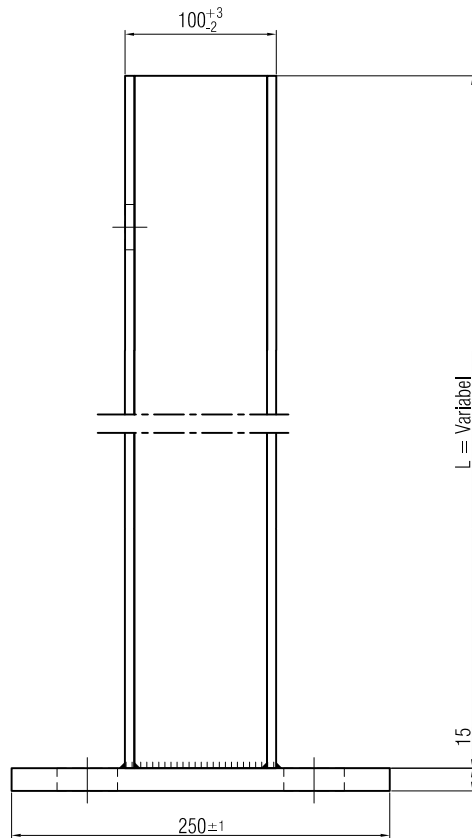
9132

I.2.3 Systemkomponenten: Pfosten



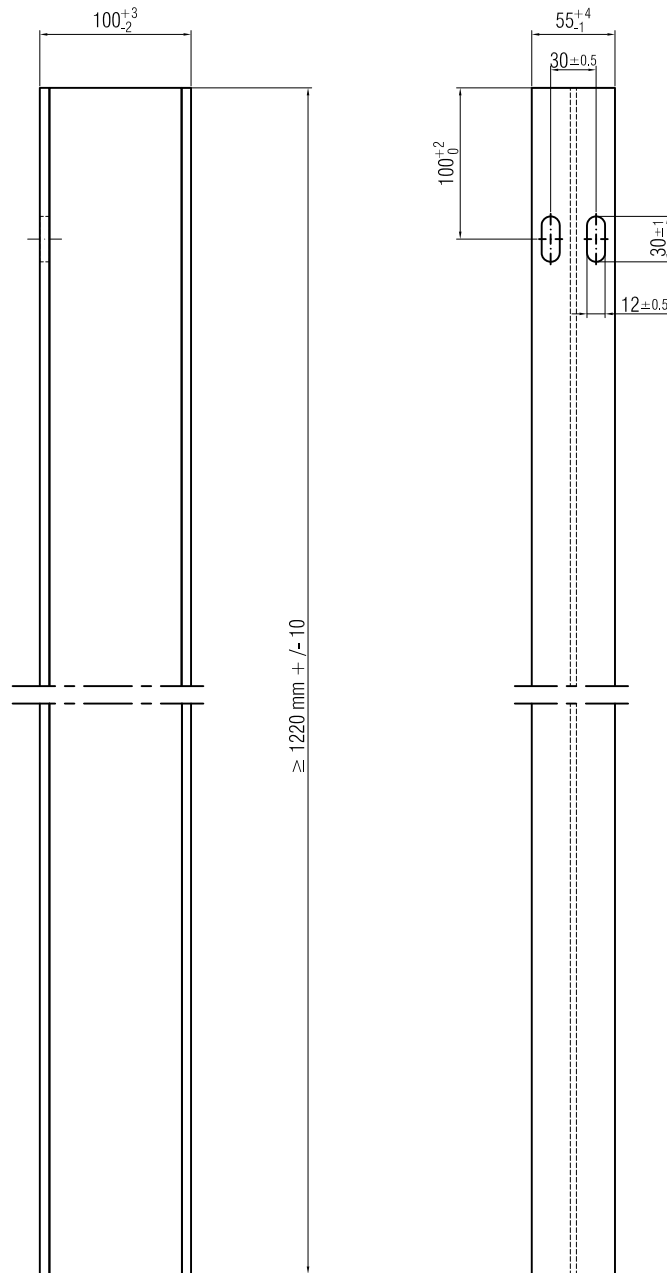
Fahrzeugrückhaltesysteme
Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS A

Stahlqualität	S235 JR+AR	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461	
Schweissnähte		
Masstab 1:5	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.03.02
Zeichnung Nr. P 111		



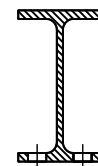
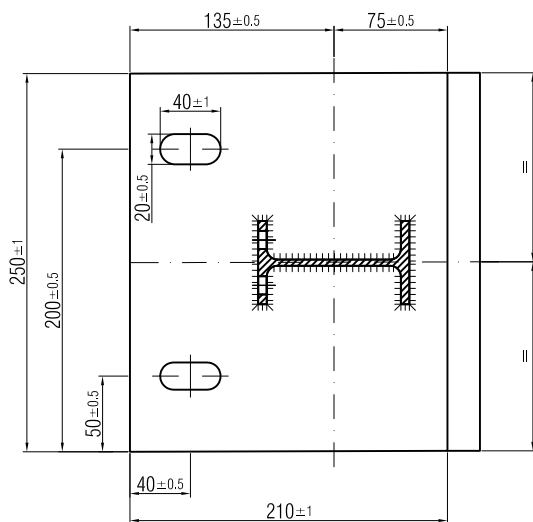
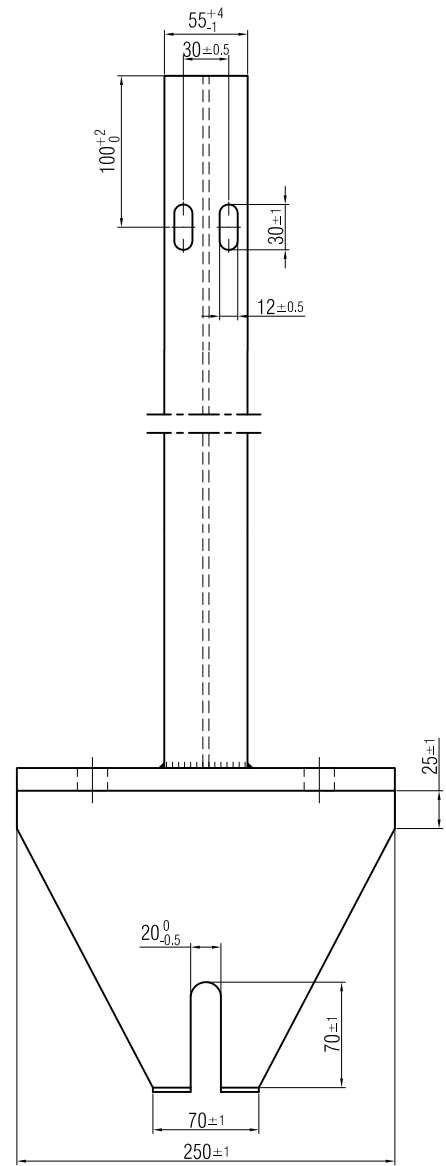
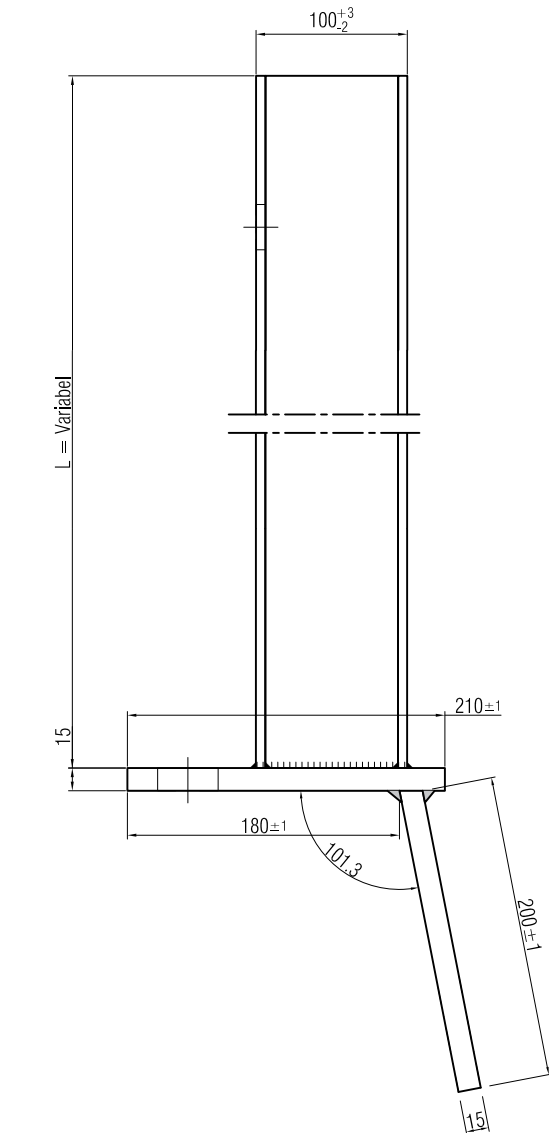
Stahlqualität	S235 JR+AR	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461	
Schweisssnähte	a = 5 mm, EXC2: CC2/PC1	
Masstab 1:5	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.08.05
Zeichnung Nr. P 112		

Fahrzeugrückhaltesysteme
Pfosten IPE 100 mit Fussplatte für LS A



Fahrzeugrückhaltesysteme
Pfosten IPE 100 zum Versetzen in Hülse für LS A

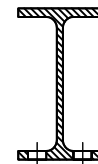
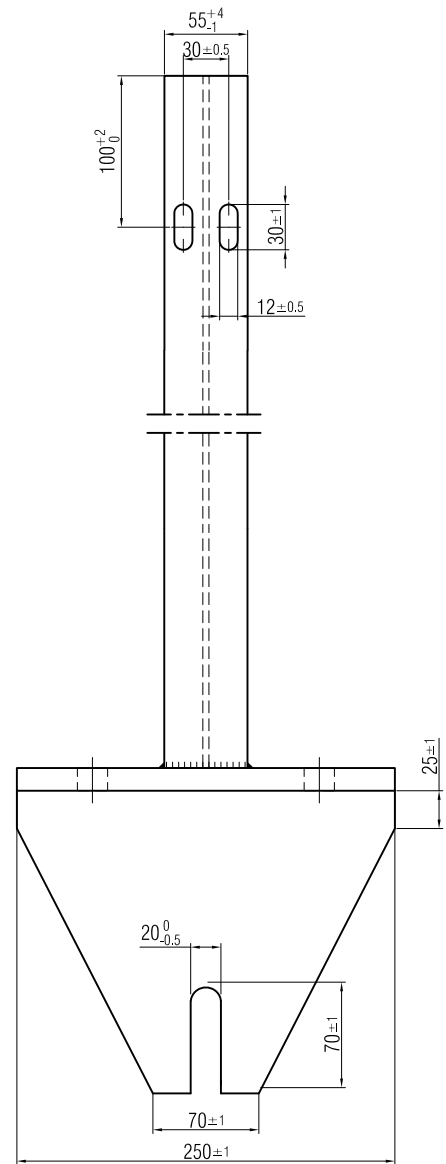
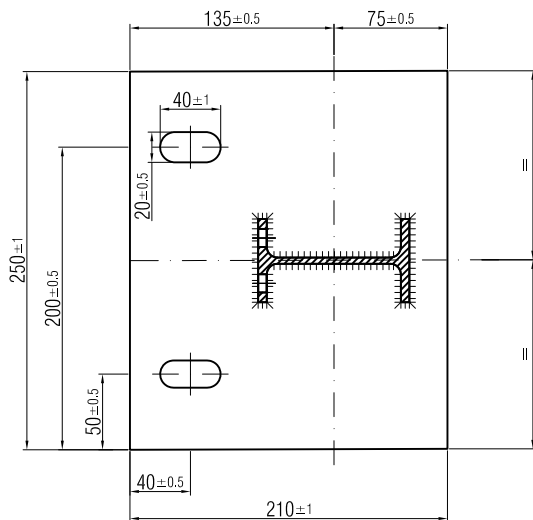
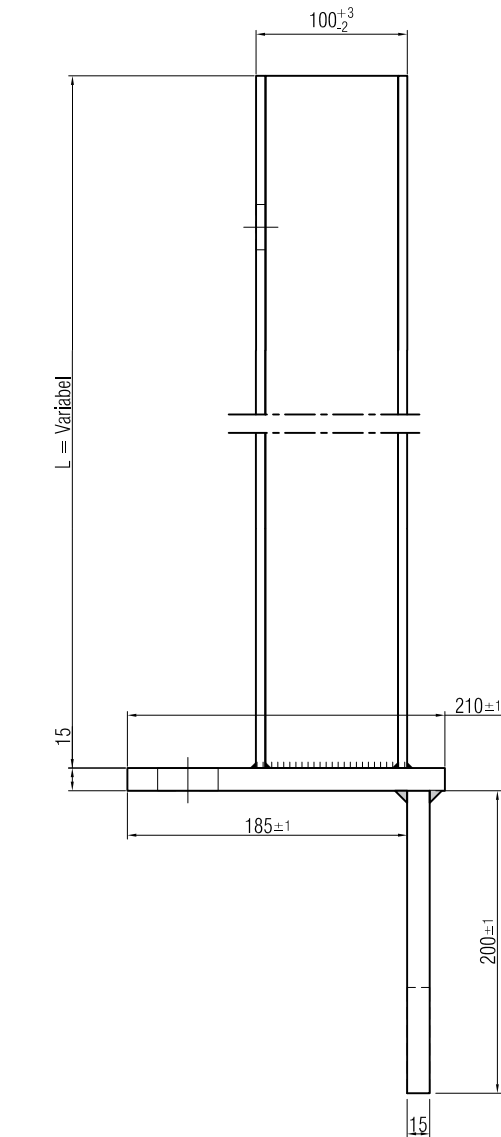
Stahlqualität	S235 JR+AR	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461	
Schweissnähte		
Masstab 1:5	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.03.02
Zeichnung Nr. P 113		



Stahlqualität Pfosten: S235JR EN 10025
Stahlqualität Fussplatte: S355J2+N EN 10051
Schweissnähte Pfosten zu Fussplatte: a = 5 mm
Schweissnähte Fussplatte: a = 6 mm

Stahlqualität	S235 JR+AR / S355 J2+N	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461	
Schweissnähte	a = 5/6mm, EXC2: CC2/PC1	
Masstab	Ausgabe	30.11.21
1:5	ersetzt	
Zeichnung Nr. P 114		

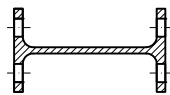
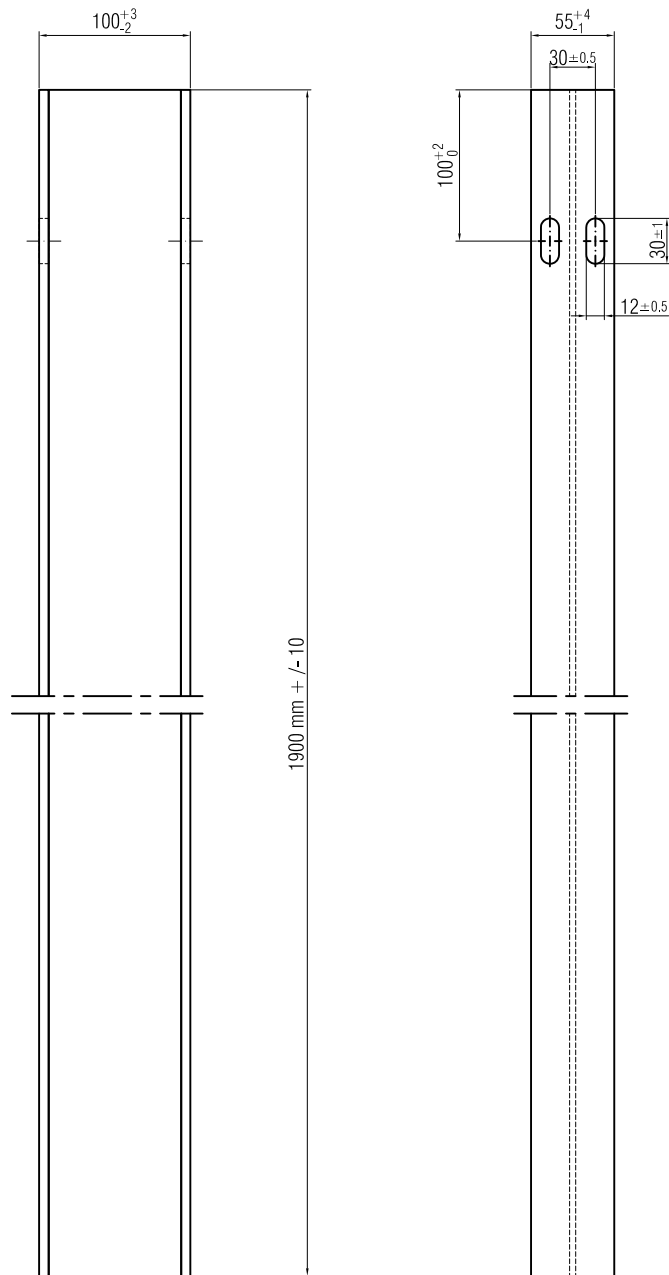
Fahrzeugrückhaltesysteme
Pfosten IPE 100 mit Fussplatte zur seitlichen Verankerung
auf Kunstbauten Neigung 5:1 für LS A



Stahlqualität Pfosten: S235JR EN 10025
Stahlqualität Fussplatte: S355J2+N EN 10051
Schweissnähte Pfosten zu Fussplatte: a = 5 mm
Schweissnähte Fussplatte: a = 6 mm

Stahlqualität	S235 JR+AR / S355 J2+N	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461	
Schweissnähte	a = 5/6mm, EXC2: CC2/PC1	
Masstab	Ausgabe	30.11.21
1:5	ersetzt	
Zeichnung Nr. P 115		

Fahrzeugrückhaltesysteme
Pfosten IPE 100 mit Fussplatte zur seitlichen Verankerung
auf Kunstbauten gerade für LS A



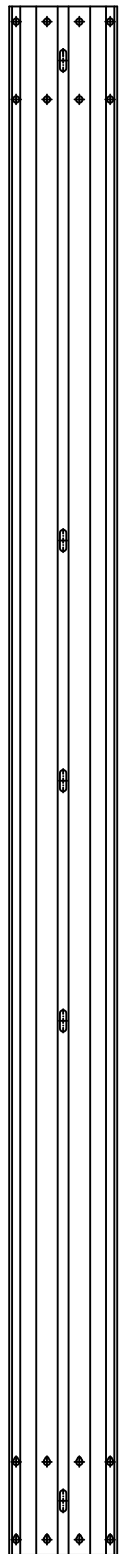
Fahrzeugrückhaltesysteme
Pfosten IPE 100 zum Rammen für LS 150'180 u

Stahlqualität	S235 JR+AR	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461	
Schweissnähte		
Masstab 1:5	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.03.02
Zeichnung Nr. P 311		

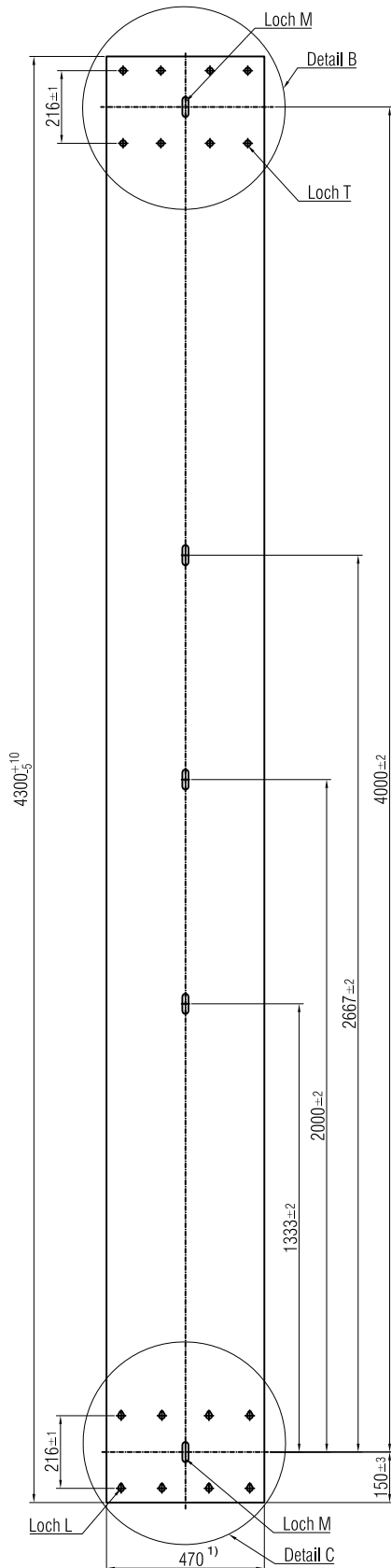
I.2.4 Systemkomponenten: Längselemente



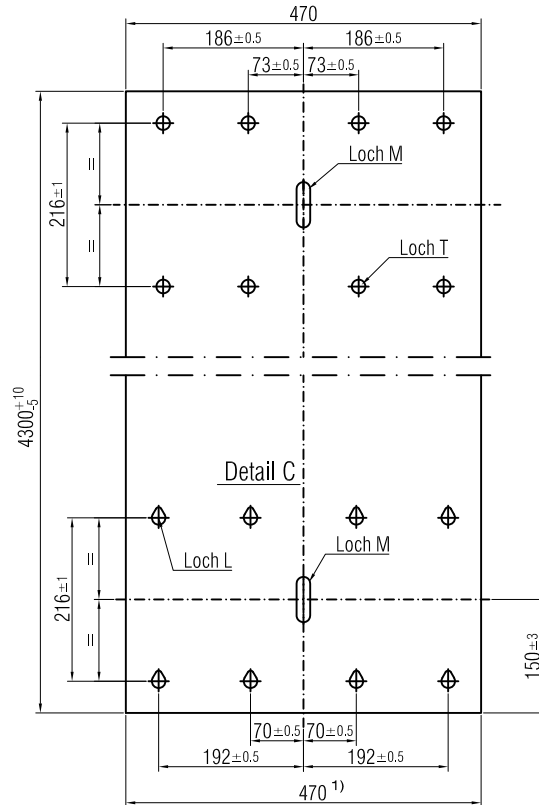
Ansicht von A



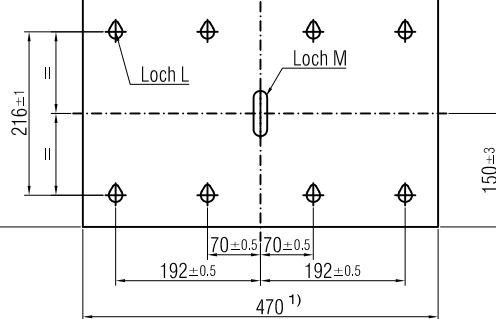
Abwicklung



Detail B

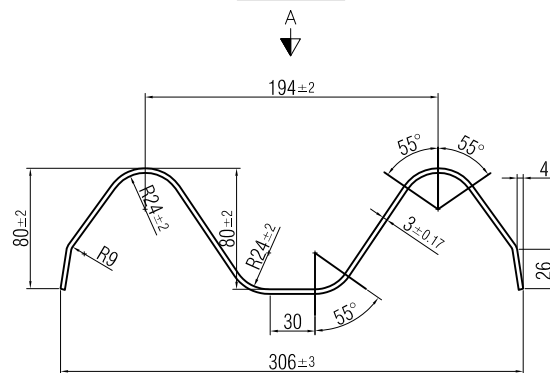


Detail C

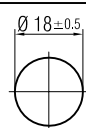


In diesen Massen wird die
Randbreitentoleranz aufgenommen

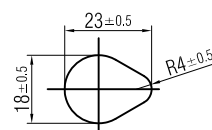
Querschnitt



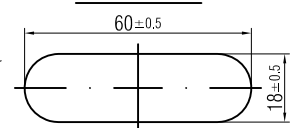
Detail Loch T



Detail Loch L



Detail Loch M



1) Die Toleranzen des nicht verformten
Bandes nach DIN 1016 beziehen
sich auf eine Nennbreite von
470 mm +4.2/-0 und eine Nenndicke
von 3 mm +0.17

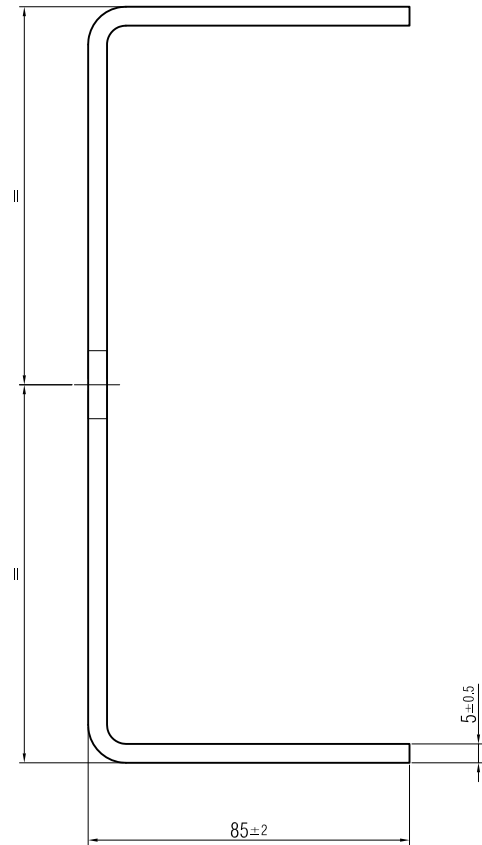
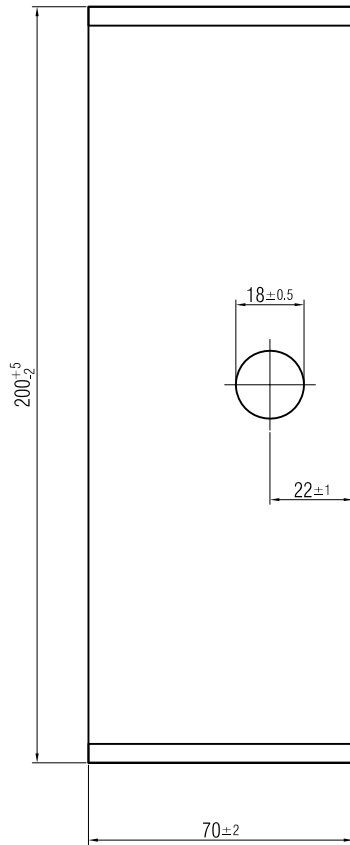
Stahlqualität	S235 JR+AR
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461
Schweissnähte	

Masstab	1:5	Ausgabe	30.11.21
	1:10		
	1:20		

Zeichnung Nr.
L 111

Fahrzeugrückhaltesysteme
Planke Profil A

I.2.5 Systemkomponenten: Übrige Teile



Fahrzeugrückhaltesysteme
Stützbügel

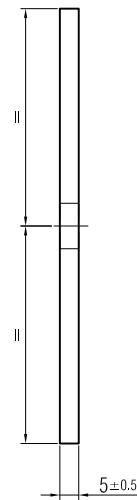
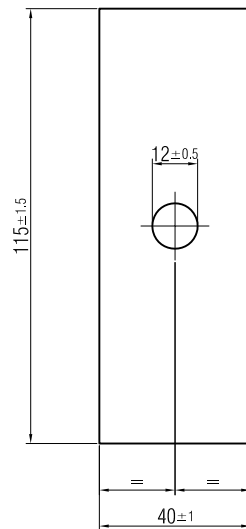
Stahlqualität	S235 JR+AR	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461	
Schweissnähte		
Masstab 1:2	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.03.02
Zeichnung Nr. D 111		



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA



Fahrzeugrückhaltesysteme
Decklasche M10

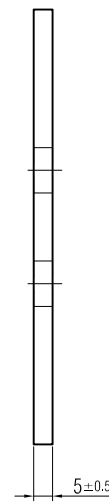
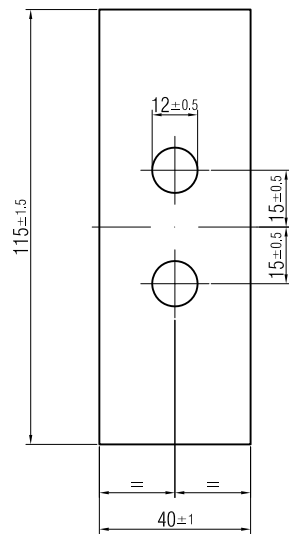
Stahlqualität	S235 JR+AR	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461	
Schweissnähte		
Masstab 1:2	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.03.02
Zeichnung Nr. D 112		



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

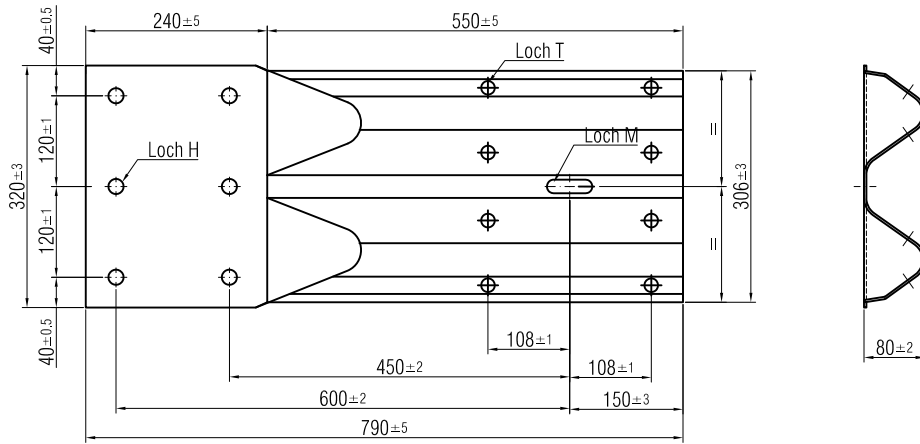


Fahrzeugrückhaltesysteme
Decklasche M10

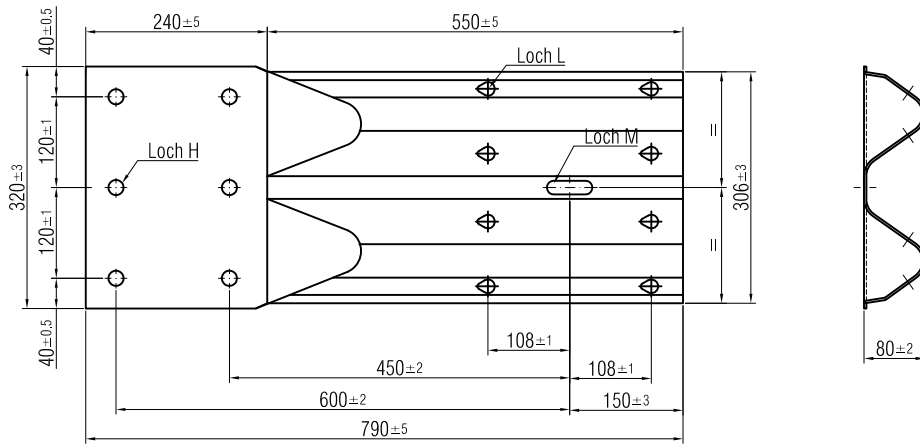
Stahlqualität	S235 JR+AR	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461	
Schweissnähte		
Masstab 1:2	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.03.02
Zeichnung Nr. D 113		



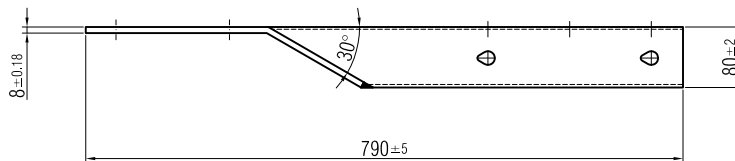
mit Rundlöchern



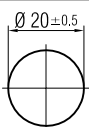
mit Tropflöchern



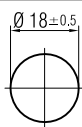
Grundriss



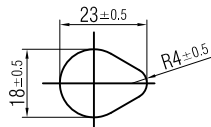
Detail Loch H



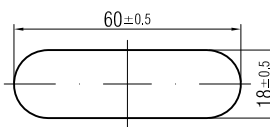
Detail Loch T



Detail Loch L



Detail Loch M

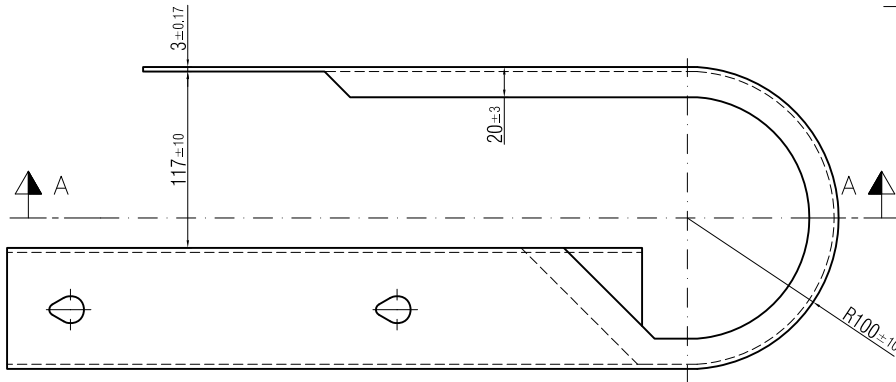
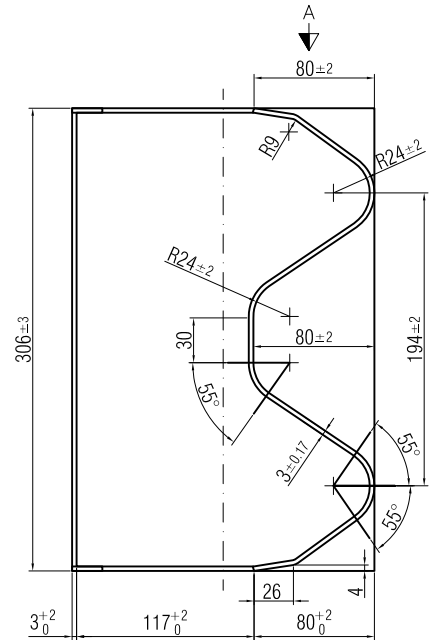
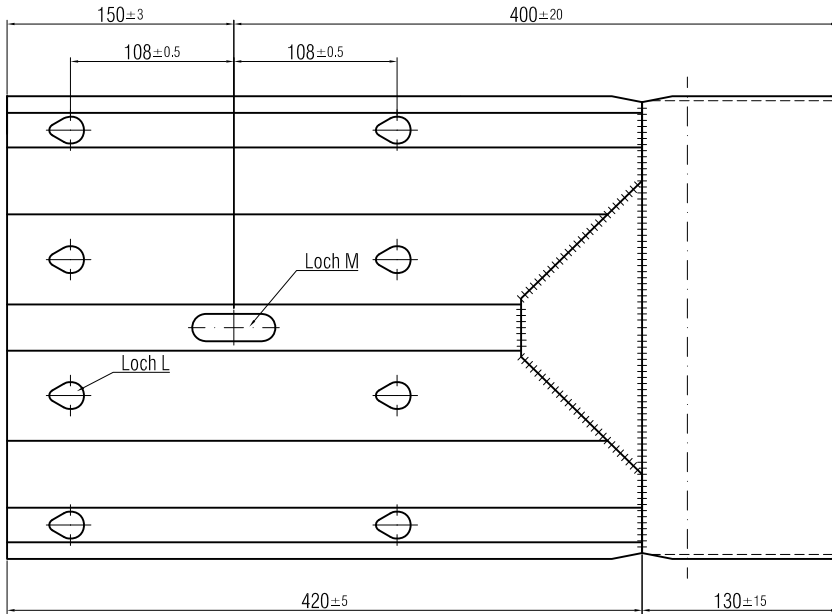


Stahlqualität	S235 JR+AR
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461
Schweisssnähte	a = 3 mm, EXC2: CC2/PC1

Fahrzeugrückhaltesysteme
Abspannelement Planke A an Mauer

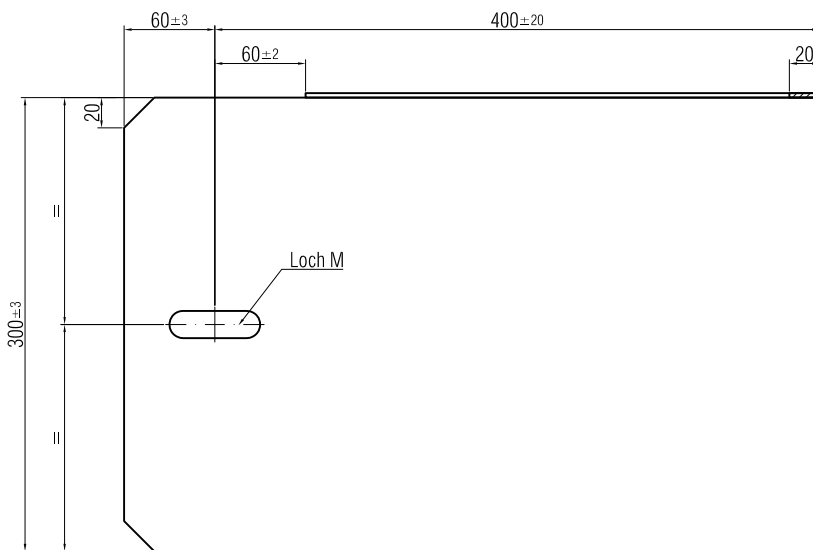
Masstab 1:2 1:10	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.08.05

Zeichnung Nr.
D 115

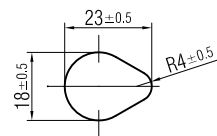


Zulässig ist auch ein
Kopfstück mit Querschnitt
Planke Profil A
vorne und hinten.

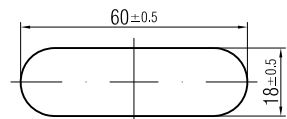
Schnitt A - A



Detail Loch L



Detail Loch M

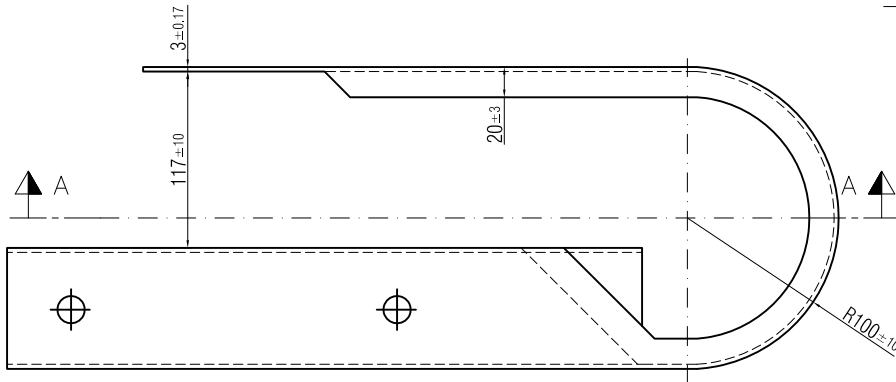
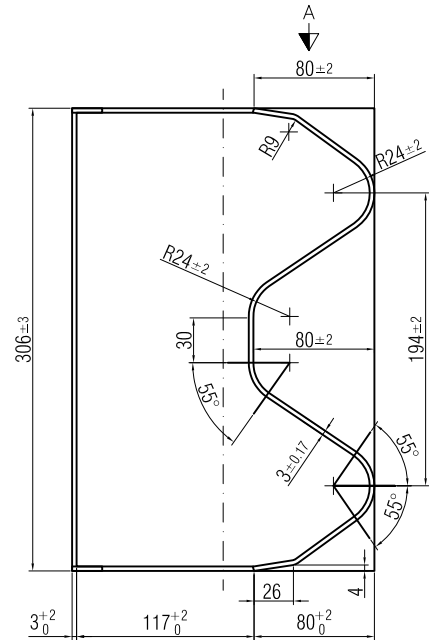
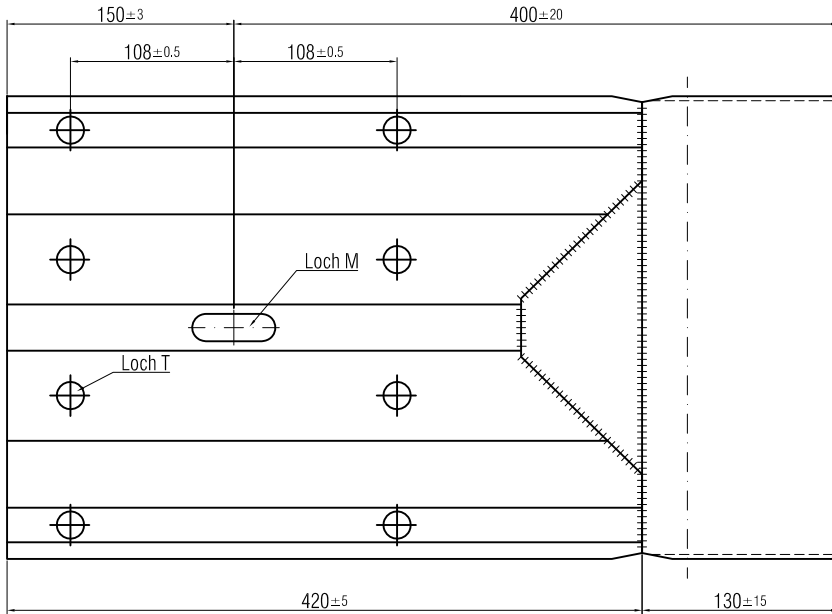


Stahlqualität	S235 JR+AR
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461
Schweissnähte	a = 3 mm, EXC2: CC2/PC1

Masstab 1:2 1:5	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.08.05

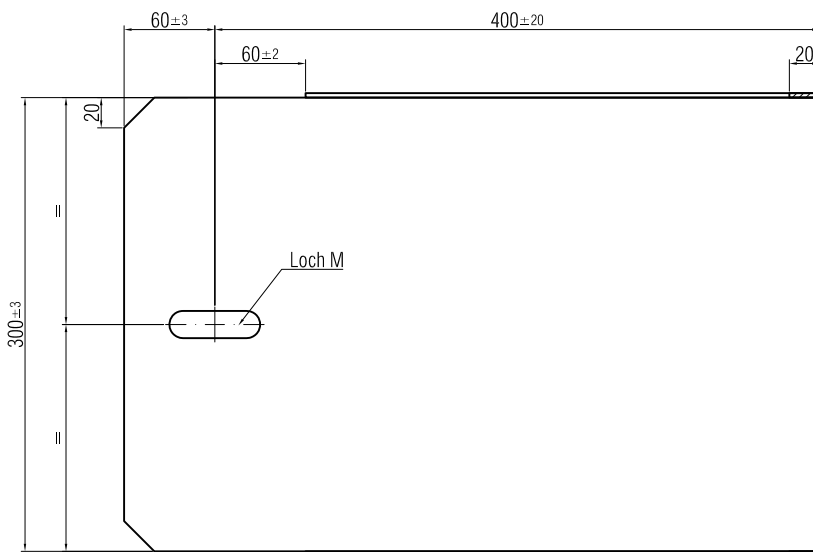
Zeichnung Nr.
D 116-1

Fahrzeugrückhaltesysteme
Kopfstück mit Tropflöchern

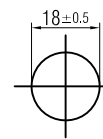


Zulässig ist auch ein Kopfstück mit Querschnitt Planke Profil A vorne und hinten.

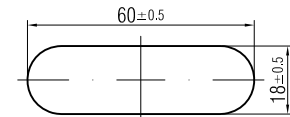
Schnitt A - A



Detail Loch T



Detail Loch M



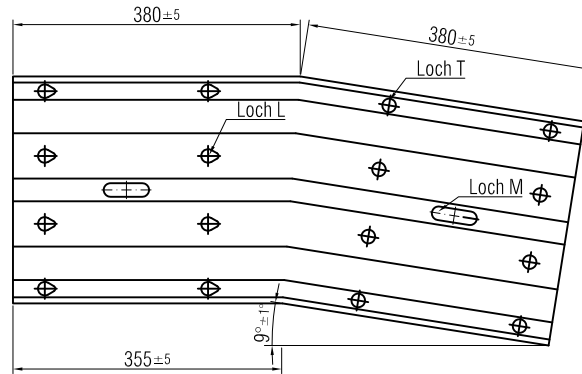
Stahlqualität	S235 JR+AR
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461
Schweissnähte	a = 3 mm, EXC2: CC2/PC1

Fahrzeugrückhaltesysteme
Kopfstück mit Rundlöchern

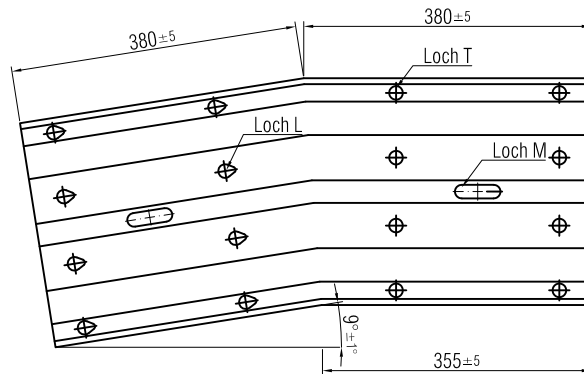
Masstab 1:2 1:5	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.08.05
Zeichnung Nr. D 116-2		



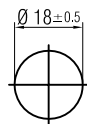
Absenkwinkel Profil A rechts



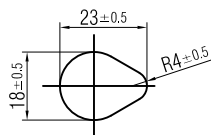
Absenkwinkel Profil A links



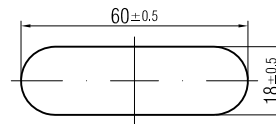
Detail Loch T



Detail Loch L



Detail Loch M



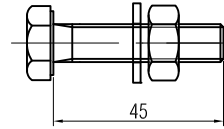
Fahrzeugrückhaltesysteme
Absenkwinkel Profil A

Stahlqualität	S235 JR+AR	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 1461	
Schweissnähte		
Masstab 1:2 1:10	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	
Zeichnung Nr. D 117		

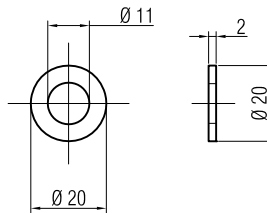
I.2.6 Systemkomponenten: Verschraubungsmaterial



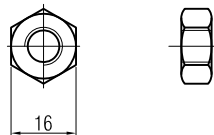
6-Kt. Schr ISO 4018 - M 10 x 45 - 4.6



Sch ISO 7091 - M 10



6-Kt. Mu ISO 4034 - M 10 - 5

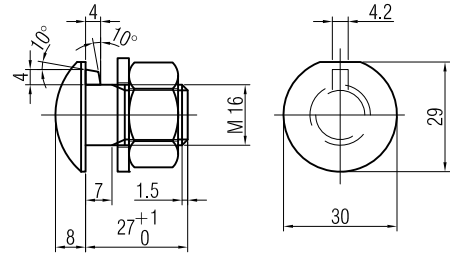


Fahrzeugrückhaltesysteme
M 10 x 45:
Sechskantschraube, Unterlegscheibe, Mutter

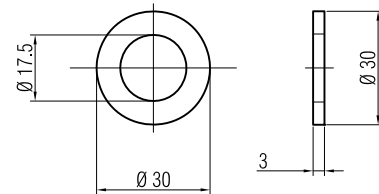
Stahlqualität	Stahl 4.6	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 10684	
Schweissnähte		
Masstab 1:2	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.08.05
Zeichnung Nr. S 115		



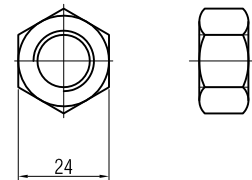
HRK-Schr mit Nase - M 16 x 27 - 4.6
nach DIN EN 20898 Teil 1 und 2
Ausführung: C nach DIN 4759 Teil 1.



Sch ISO 7091 - M 16



6-Kt.-Mu ISO 4034 - M 16 - 5



Fahrzeugrückhaltesysteme
M 16 x 27 HRK:
HRK-Schraube, Unterlegscheibe, Mutter

Stahlqualität	Stahl 4.6	
Oberfläche	fvz. nach EN ISO 10684	
Schweissnähte		
Masstab 1:2	Ausgabe	30.11.21
	ersetzt	01.08.05
Zeichnung Nr. S 118		

Literaturverzeichnis

Bundesgesetze, Verordnungen

-
- [1] Schweizerische Eidgenossenschaft (2014), "**Bundesgesetz vom 21. März 2014 über Bauprodukte (Bauproduktengesetz, BauPG)**", SR 933.0, www.admin.ch
-
- [2] Schweizerische Eidgenossenschaft (2014), "**Verordnung vom 27. August 2014 über Bauprodukte (Bauprodukteverordnung, BauPV)**", SR 933.01, www.admin.ch
-

Weisungen und Richtlinien des ASTRA

-
- [3] Bundesamt für Strassen ASTRA (2013), "**Fahrzeugrückhaltesysteme**", *Richtlinie ASTRA 11005,V3.00*, www.astra.admin.ch
-
- [4] Bundesamt für Strassen ASTRA (2020), "**Konstruktive Einzelheiten von Brücken, Teil 4 Brückenrand und Mittelstreifen**", *Richtlinie ASTRA 12004,V2.01*, www.astra.admin.ch
-

Normen

-
- [5] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (2019), "**Dimensionierung des Strassenaufbaus; Unterbau und Oberbau**", *VSS 40 324*
-
- [6] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (2019), "**Passive Sicherheit im Strassenraum; Fahrzeug-Rückhaltesysteme**", *VSS 40 561*
-
- [7] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (2019), "**Passive Sicherheit im Strassenraum; Geländer**", *VSS 40 568*
-
- [8] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (2011), "**Rückhaltesysteme an Strassen – Teil 2: Leistungsklassen, Abnahmekriterien für Anprallprüfungen und Prüfverfahren für Schutzeinrichtungen und Fahrzeugbrüstungen**", *EN 1317-2*
-
- [9] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (2011), "**Rückhaltesysteme an Strassen – Teil 3: Leistungsklassen, Abnahmekriterien für Anprallprüfungen und Prüfverfahren für Anpralldämpfer**", *EN 1317-3*
-
- [10] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (2012), "**Rückhaltesysteme an Strassen – Teil 5: Anforderungen an die Produkte, Konformitätsverfahren und -bewertung für Fahrzeugrückhaltesysteme**", *EN 1317-5*
-
- [11] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (2014), "**Rückhaltesysteme an Strassen – Teil 8: Rückhaltesysteme für Motorräder, die die Anprallheftigkeit an Schutzplanken für Motorradfahrer reduzieren**", *CEN/TS 1317-8*
-
- [12] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (2021), "**Leiteinrichtungen**", *VSS 40 822*
-
- [13] Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein SIA (2018), "**Ausführung von Stahltragwerken und Aluminiumtragwerken - Teil 2: Technische Regeln für die Ausführung von Stahltragwerken**", *EN 1090-2*
-
- [14] Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein SIA (2009), "**Durch Feuerverzinken auf Stahl aufgebraachte Zinküberzüge (Stückverzinken) - Anforderungen und Prüfungen**", *EN ISO 1461*
-
- [15] Schweizerische Normenvereinigung SNV (2005), "**Warmgewalzte Erzeugnisse aus Baustählen - Teil 1: Allgemeine technische Lieferbedingungen**", *DIN EN 10025*
-
- [16] Schweizerische Normenvereinigung SNV (2004), "**Verbindungselemente - Feuerverzinkung**", *SN EN ISO 10684*
-

Fachhandbuch des ASTRA

-
- [17] Bundesamt für Strassen ASTRA (2021), "**Trasse / Umwelt**", *Fachhandbuch ASTRA 21001*, www.astra.admin.ch
-
- [18] Bundesamt für Strassen ASTRA (2021), "**Kunstbauten**", *Fachhandbuch ASTRA 22001*, www.astra.admin.ch
-

Auflistung der Änderungen

Ausgabe	Version	Datum	Änderungen
2022	2.00	01.08.2022	<ul style="list-style-type: none"> Die Dokumentation richtet sich neu an Bauherren und Betreiber von Strassen in deren Verlauf das System 1211 zur Anwendung kommt. Die Dokumentation richtet sich neu an alle Fachpersonen, die mit der Projektierung, Bauausführung, Lieferung/Herstellung und dem Unterhalt des Systems 1211 betraut sind. Neu ist ein Pfosten mit Fussplatte zur seitlichen Befestigung auf Kunstbauten.
2012	1.00	01.04.2012	<ul style="list-style-type: none"> Inkrafttreten Dokumentation 81002 "Technische Beschreibung Fahrzeugrückhaltesysteme, System 1211, Teil A"

