



- Die systemgeprüften Absenkungen und nach Norm VSS 40 561 erforderlichen Vorlängen der Systeme sind, wenn möglich, einzuhalten.
- Falls Dritte unterhalb des Bauwerkes zu schützen sind, ist das FZRS 2211 (Aufhaltstufe H1) einzusetzen.

DTV < 4'000	FZRS 21 (N2)
DTV 4'000 ... 12'000	FZRS 22 (H1) *
DTV > 12'000	FZRS 22 (H1) *

\* Der Einsatz des FZRS 21 kann u.U. bei V85 von z.B. 70 km/h angemessen sein, wenn der erforderliche Sicherheitszuwachs gemäss Norm SN 640 560 Ziff. 9 und 10 erreicht wird. Die Begründung dieses Entscheides soll aktenkundig dokumentiert werden.

### 5. Anfangs- und Endkonstruktionen für die FZRS 21 und 22

Für die FZRS 2111 und 2211 wurde eine Anfangs- und Endkonstruktion (AEK) geprüft, die unter folgenden Bedingungen eingesetzt werden kann:

- wenn Geschwindigkeit  $V_{85} < 70$  km/h
- wenn Systemvorlängen gemäss Norm VSS 40 561 aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht umgesetzt werden können.

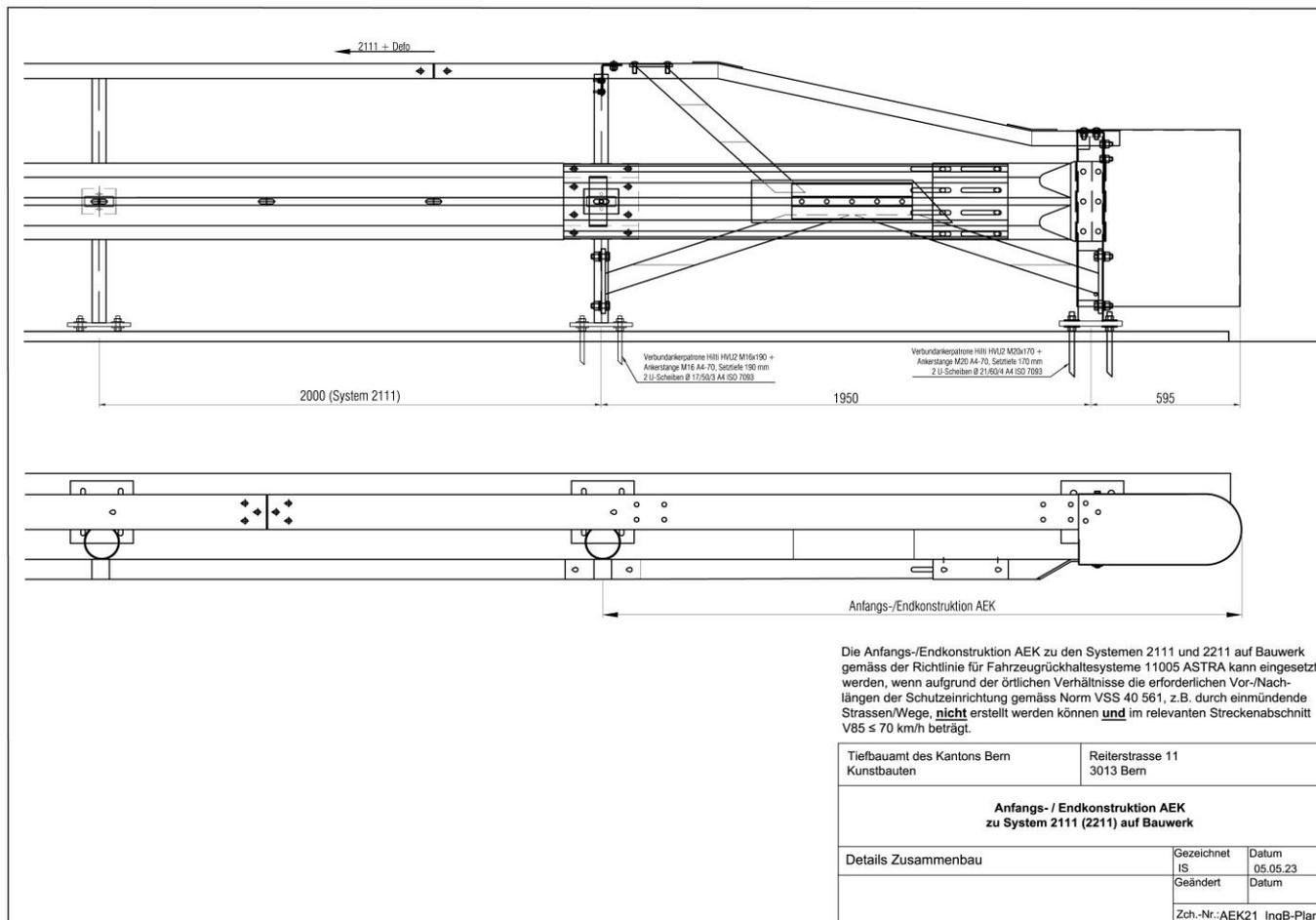


Abb. 1: Geprüfte Anfangs- / Endkonstruktion AEK zu System 2111 (2211)



Abb. 2: Eingebaute AEK

## 6. Mitgeltende Richtlinien und Normen

ASTRA 12004	Konstruktive Einzelheiten von Kunstbauten, Kap. 4 Brückenrand
ASTRA 11005	Fahrzeurrückhaltesysteme
ASTRA 81002	Technische Beschreibung der Fahrzeurrückhaltesysteme – Teil 2A System 2111 und Teil 3A System 2211
SN 640 560	Passive Sicherheit im Strassenraum; Grundnorm
VSS 40561	Passive Sicherheit im Strassenraum; Fahrzeurrückhaltesysteme
VSS 40568	Passive Sicherheit im Strassenraum; Geländer