



Zertifikat der Leistungsbeständigkeit Zertifikat - Nr.: 0006 – CPR – 2011



Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 305/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2011 (Bauproduktenverordnung - CPR), gilt dieses Zertifikat für das Bauprodukt

Super-Rail Eco

Aufhaltestufe:	N2	H2	L2
Normalisierter Wirkungsbereich:	W4	W4	W4
Anprallheftigkeitsstufe:	A	A	A
Normalisierte dynamische Durchbiegung:	0,7 m	0,7 m	0,7 m
Normalisierte Fahrzeugeindringung:	KLF	VI4	VI4
Beständigkeit Schneeräumung:	Klasse 3		
Dauerhaftigkeit:	Stahl, feuerverzinkt gemäß EN ISO 1461		

In Verkehr gebracht von

BBV Baustahl und Blechverarbeitungsgesellschaft mbH & Co. KG

Am Lokwerk 11
14774 Brandenburg - Kirchmöser
Deutschland

und in folgendem Werk gefertigt

BBV Baustahl und Blechverarbeitungsgesellschaft mbH & Co. KG

Am Lokwerk 11
14774 Brandenburg - Kirchmöser
Deutschland

Dieses Zertifikat bescheinigt, dass alle Vorschriften über die Bewertung und Überprüfung der Leistungsbeständigkeit, die im Anhang ZA der harmonisierten Norm

EN 1317-5:2007+A2:2012/AC:2012

beschrieben sind, entsprechend System 1 für die in diesem Zertifikat bescheinigten Leistungen angewendet werden und dass die vom Hersteller durchgeführte werkseigene Produktionskontrolle bewertet wurde, um die Leistungsbeständigkeit des Bauprodukts sicherzustellen.

Dieses Zertifikat wurde erstmals am 24.01.2011 ausgestellt auf Basis des Bewertungsberichts 26772_BBV_rev2/29.04.2020 und bleibt gültig, solange sich weder die harmonisierte Norm, das Bauprodukt, die Methoden zur Sicherstellung der Leistungsbeständigkeit noch die Herstellungsbedingungen im Werk wesentlich ändern, wenn es nicht von der notifizierten Produktzertifizierungsstelle ausgesetzt oder zurückgezogen wurde.

Wien, 25.09.2023

Seite 1 von 2

Notified Body No. 0531


(Dipl. – Ing. Franz Stadler)



Zertifikat der Leistungsbeständigkeit

Zertifikat - Nr.: 0006 – CPR – 2011



Für das
Bauprodukt:

Super-Rail Eco

In Verkehr
gebracht
durch:

**BBV Baustahl und
Blechverarbeitungsgesellschaft mbH & Co. KG**

Am Lokwerk 11
14774 Brandenburg – Kirchmöser, DE

Modifikation 1: Genehmigt am 12.04.2011	<u>Korrosionsschutz von Schutzplankenholmen:</u> Der Korrosionsschutz von Schutzplankenholmen Profil A (L1.1-101) und Profil B (L1.1-102) erfolgt als Stückverzinkung nach EN ISO 1461 (Ausgabe 10/2009) oder alternativ durch die Verwendung von kontinuierlich schmelztauchveredeltem Stahlband („Bandverzinken“) mit Zink (Z)- nach EN 10346-S250GD+Z600 bzw. mit Zink-Aluminium (ZA)-Überzug nach EN 10346-S250GD+ZA300 (Ausgabe 10/2015). Diese Änderung, ihre Bewertung und Freigabe sind im Modifikationsbericht 15915 dokumentiert.
Modifikation 2: Genehmigt am 16.04.2012	<u>Modifizierter Pfosten:</u> Der Pfosten kann anstelle einer zweifachen Lochung mit einer Dreifach-Lochung ausgeführt werden. Diese Änderung, ihre Bewertung und Freigabe sind im Modifikationsbericht 19111 dokumentiert.
Modifikation 3: Genehmigt am 16.04.2012	<u>Meterlochung:</u> Für die Schutzplankenholme Profil A (L1.1-101) und Profil B (L1.1-102) ist eine Verwendung von Holmen mit Zusatzlochung bei 1,0 m und 3,0 m („Meterlochung“) gleichwertig möglich. Diese Änderung, ihre Bewertung und Freigabe sind im Modifikationsbericht 19250 dokumentiert.
Modifikation 4: Genehmigt am 27.12.2012	<u>Schutzplankenholme A- und B-Profil:</u> Verwendung von Schutzplankenholmen Profil A (L1.1-101) und Schutzplankenholmen Profil B (L1.1-102) in Verbindung mit den jeweils zugehörigen Bauteilen ist gleichwertig möglich. Diese Änderung, ihre Bewertung und Freigabe sind im Modifikationsbericht 16975_Rev1 dokumentiert.
Modifikation 5: Genehmigt am 28.03.2022	<u>Installation an einem schmalen Bankett:</u> Die Schutteinrichtung darf an einem schmalen Bankett unmittelbar an der Böschungskante installiert werden. Diese Änderung, ihre Bewertung und Freigabe sind im Modifikationsbericht 725198152 dokumentiert.
Modifikation 6: Genehmigt am 20.09.2023	<u>Installation auf Asphalt:</u> Die Schutteinrichtung kann auf Asphalt installiert werden. Dazu wird im Asphalt jeweils eine Fräsung von ca. 260 mm x 170 mm hergestellt („Doppelloch“), das Loch wird verfüllt und der Pfosten wird in den Boden gerammt. Diese Änderung, ihre Bewertung und die Freigabe sind im Modifikationsbericht 725228365_2 dokumentiert.

Wien, 25.09.2023

Seite 2 von 2

Notified Body No. 0531


(Dipl. – Ing. Franz Stadler)