



Dehnfugen

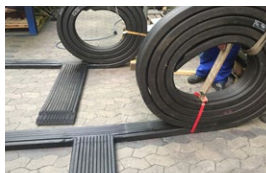
mageba Dehnfugen – für dauerhaften Fahrkomfort



Baakenhafenbrücke, Hamburg-HafenCity

TENSA[®] MAT Typ T Straßenbrücken

erprobt, langlebig, auf der Grundlage der ZTV-ING Teil 8 Abschnitt 1



mageba



Produktmerkmale

Prinzip

Mit der mageba TENSA®Matten Dehnfugenkonstruktion Typ T steht Ihnen ein ausgereiftes System zur Verfügung, in das die Summe unserer Erfahrungen eingeflossen ist und sich in der Praxis bereits jahrzehntelang bewährt hat. Neben der Unterkonstruktion auf Grundlage der RIZ Übe1, sowie den Stahlbegrenzungsleisten bestimmen lediglich die Grundelemente wie die Dehnungsmatte und die massiven, aufgeschraubten Stahl-Klemmprofile die Konstruktion.

Die Dehnungsmatte hat keine Stahleinlagen und wird durch beidseitige Stahlleisten eingefasst. Die Befestigung der Klemmleisten erfolgt über eine Verbindung mit HV-Schrauben tZn.

Materialeigenschaften

Prüfmerkmale	Sollwert	Norm (DIN / ISO)
Härte	55 ± 5 ShA	DIN 53505 / 868
Reißfestigkeit	≥ 11,5 N / mm ²	DIN 53504 / 37
Reißdehnung	≥ 370 %	DIN 53504 / 37
Weiterreißwiderstand	≥ 6 N / mm	ISO 34-1
Abrieb	≤ 130 mm ³	DIN 53516 / 4649 A
Druckverformungsrest (70 °C)	≤ 20 %	DIN 53517 / 815
Ozonwiderstandsfähigkeit (200 pphm / 96h / 40 °C bei einer Dehnung von 20 %)	Rissstufe 0	DIN 53509 / 1431 A
Temperaturbeständigkeit	- 40 °C bis 120 °C	
Klemmprofil		S235
Sonstige Teile		S235 / S355

Konzept

Die Dehnungsmatten bilden mit der Fahrbahn- und der Gehwegoberkante eine nahezu ebene Oberfläche. Auch im komprimierten Zustand ergeben sich nur geringe Aufwölbungen der Dehnungsmatte.

Dadurch ist ein stoßfreies und geräuscharmes Überfahren der Konstruktion gewährleistet.

Die Konstruktionen sind absolut wasserdicht und bieten zudem für Fußgänger und Radfahrer Sicherheit sowie einen extrem hohen Komfort.

Aufgrund dieser besonders guten Eigenschaften werden unsere Mattendehnfugen zunehmend sowohl innerstädtisch als auch auf stark frequentierten Fernstraßen eingebaut.

ZTV-ING Teil 8-1

Die Konstruktionen entsprechen der ZTV-ING Teil 8-1. Die Übereinstimmung wurde von der MPA Stuttgart bestätigt, welche auch die Fremdüberwachung für die Mattenkonstruktionen durchführt.

Der Straßenbelag, bzw. der Kappenbeton können nahezu in beliebigen Stärken an die Konstruktion herangeführt werden. Der Randwinkel (Begrenzungsleiste) kamert die Dehnfugenkonstruktionen ein und trennt diese vom Belag. Damit kann der Fahrbahnbelag inkl. Abdichtung bei Bedarf erneuert werden, ohne die Dehnungsmatte auszubauen. Ebenso ist es möglich die Dehnungsmatte bei evtl. Beschädigungen auszutauschen, ohne den Belag aufzunehmen.

Besondere Eigenschaften

Die TENSA®Matten-Dehnfugenkonstruktion des Typs T kann endlos auf der Baustelle vulkanisiert werden. Dabei ist es möglich nahezu beliebige Fugenverläufe als T-, L- oder auch als Kreuzungspunkte herzustellen.

Die Stahlklemmprofile haben eine Regellänge von 1.500 mm. Abhängig von der Fahrbahnbreite können diese auch auf die Fahrspurbreiten angepasst werden.

Die Konstruktion kann auch bei Beschädigung in Teilbereichen ohne Verkehrssperrung ausgewechselt werden.

Die maximale Bewegungskapazität beträgt 160 mm. Auch bei diesen Bewegungen ist kein Wartungsgang im Widerleger erforderlich.

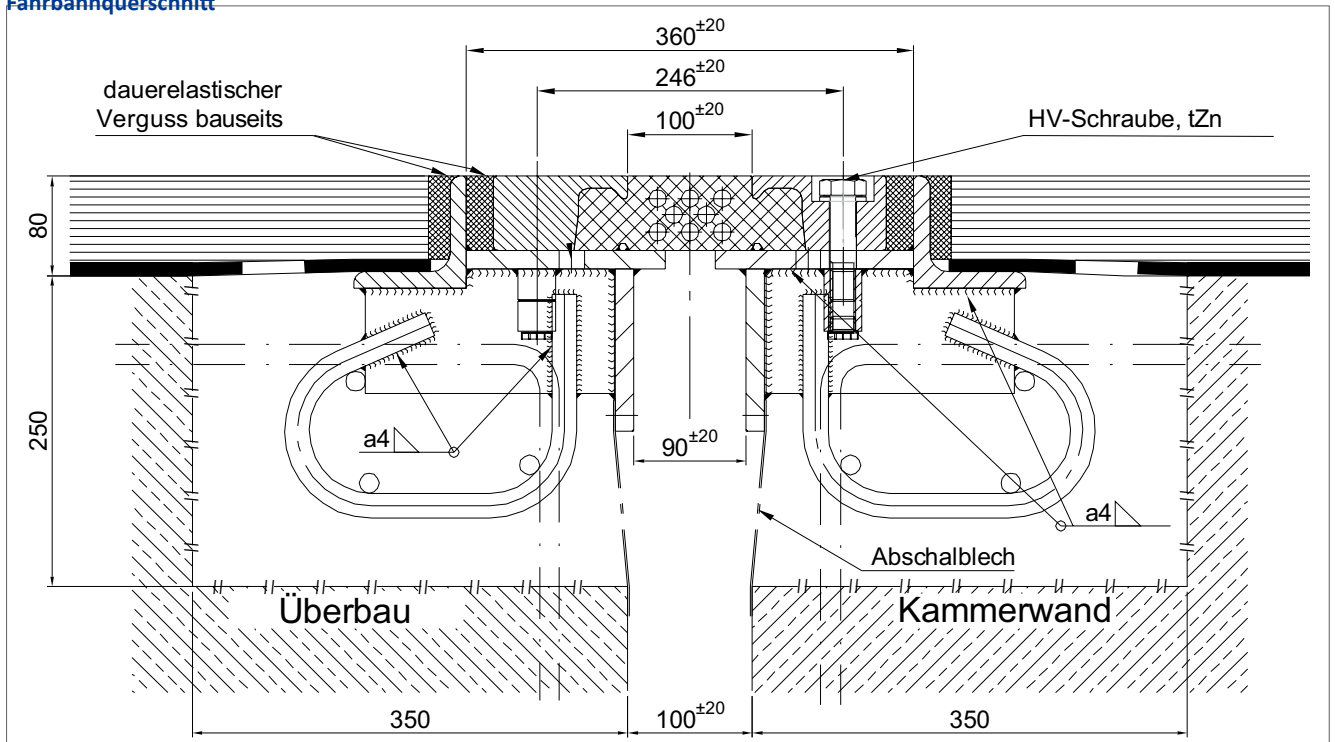
Bewegungen, Abmessungen, Rückstellkräfte

Konstruktionstyp	Zulässige Bewegungen			Erforderliche Ausparungen				Rückstellkräfte
	X	Y	Z	Widerlager-Seite		Überbau-Seite		
				Tiefe	Breite	Tiefe	Breite	
T 40	±20mm	±40mm	±10mm	250/150mm	350mm	250/150mm	350mm	max. 11,2 kN/m
T 80	±40mm	±60mm	±10mm	250/150mm	500mm	250/150mm	350mm	max. 12,6 kN/m
T 160	±80mm	±60mm	±10mm	250/150mm	500mm	250/150mm	500mm	max. 15,0 kN/m

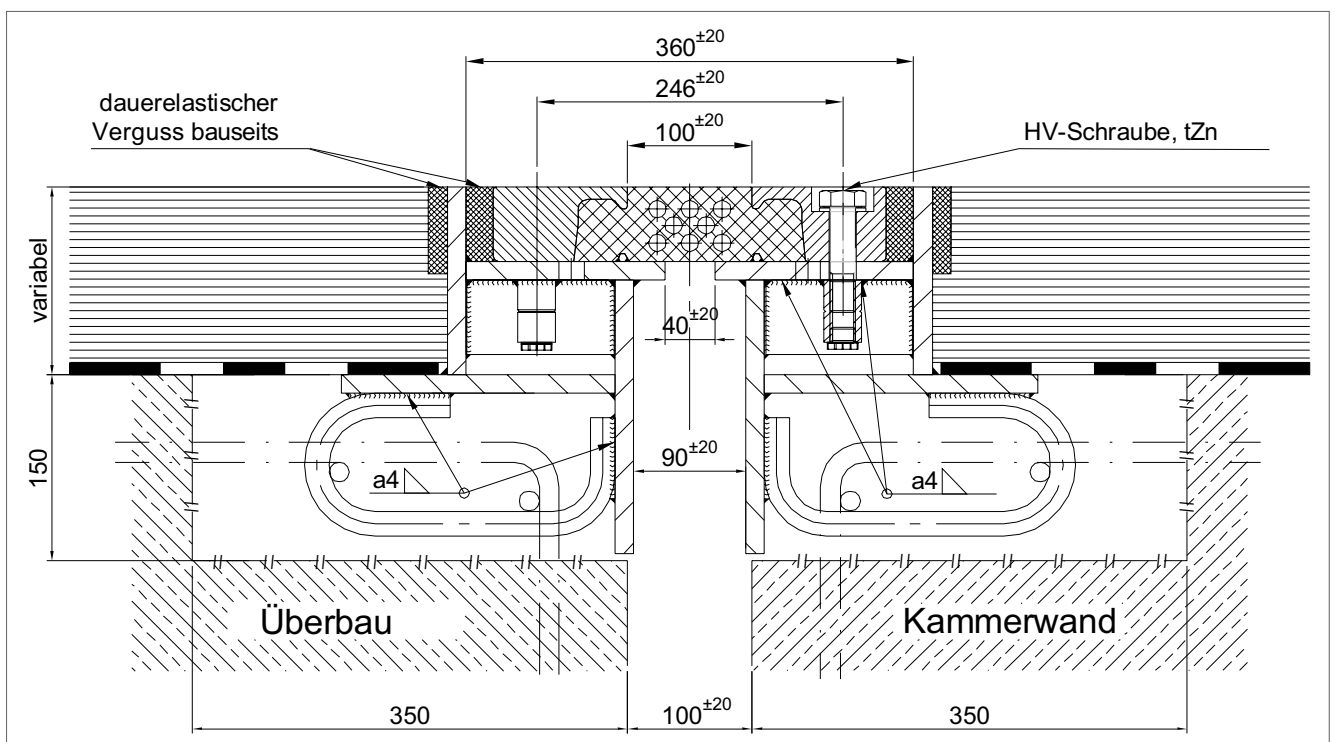
Abmessungen und Details

Typ T 40

Fahrbahnquerschnitt



Gehwegquerschnitt

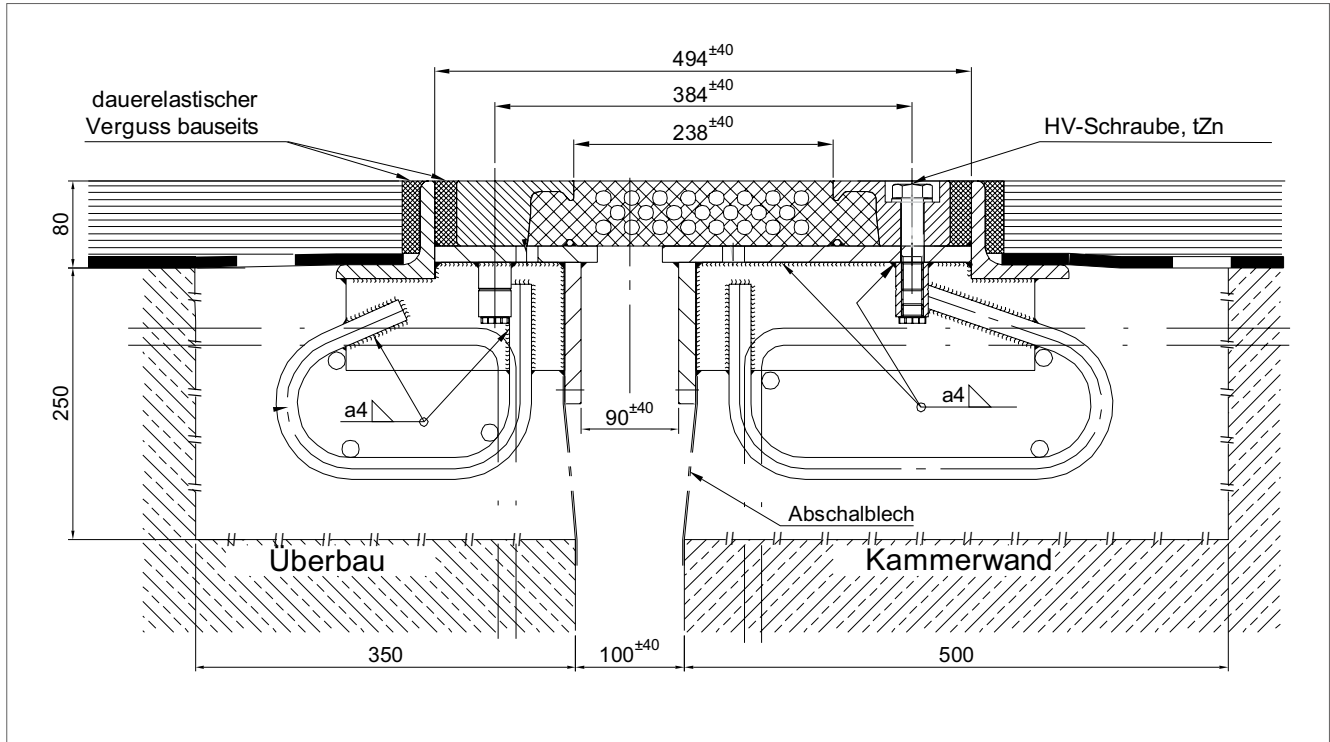




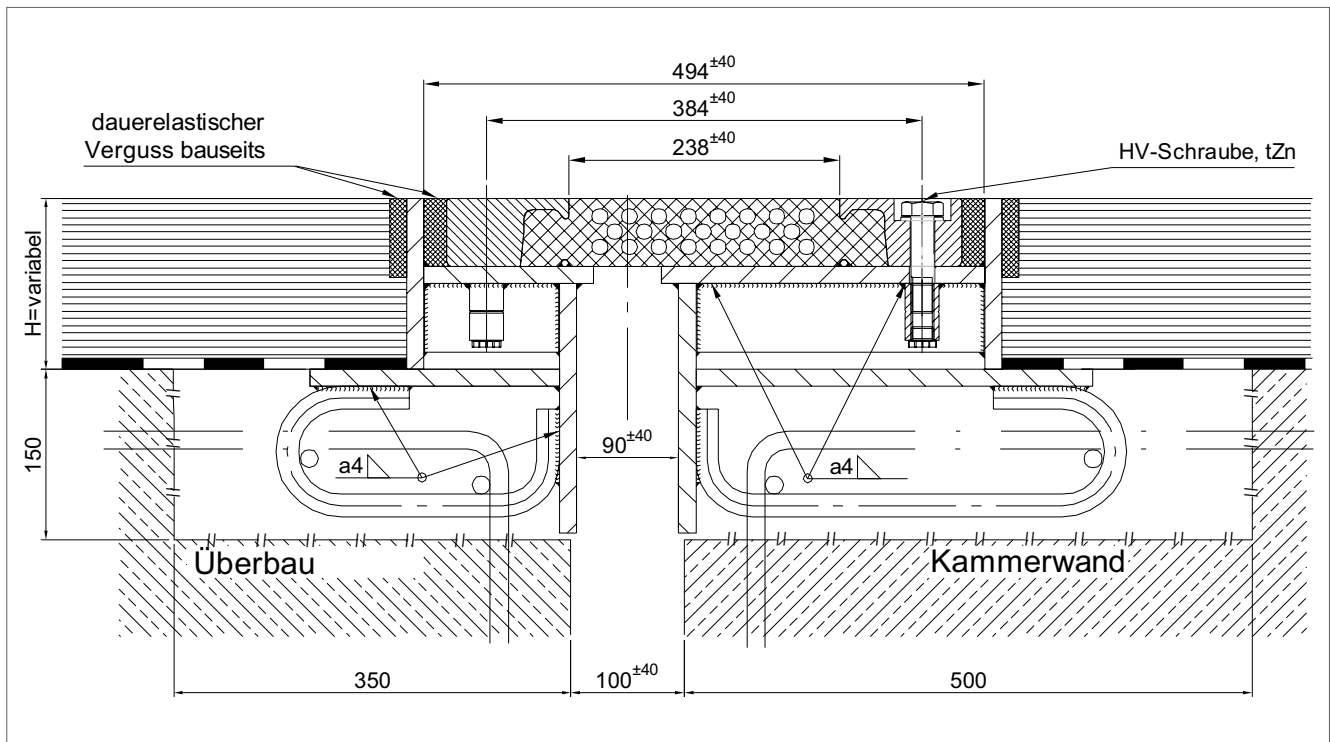
Abmessungen und Details

Typ T 80

Fahrbahnquerschnitt



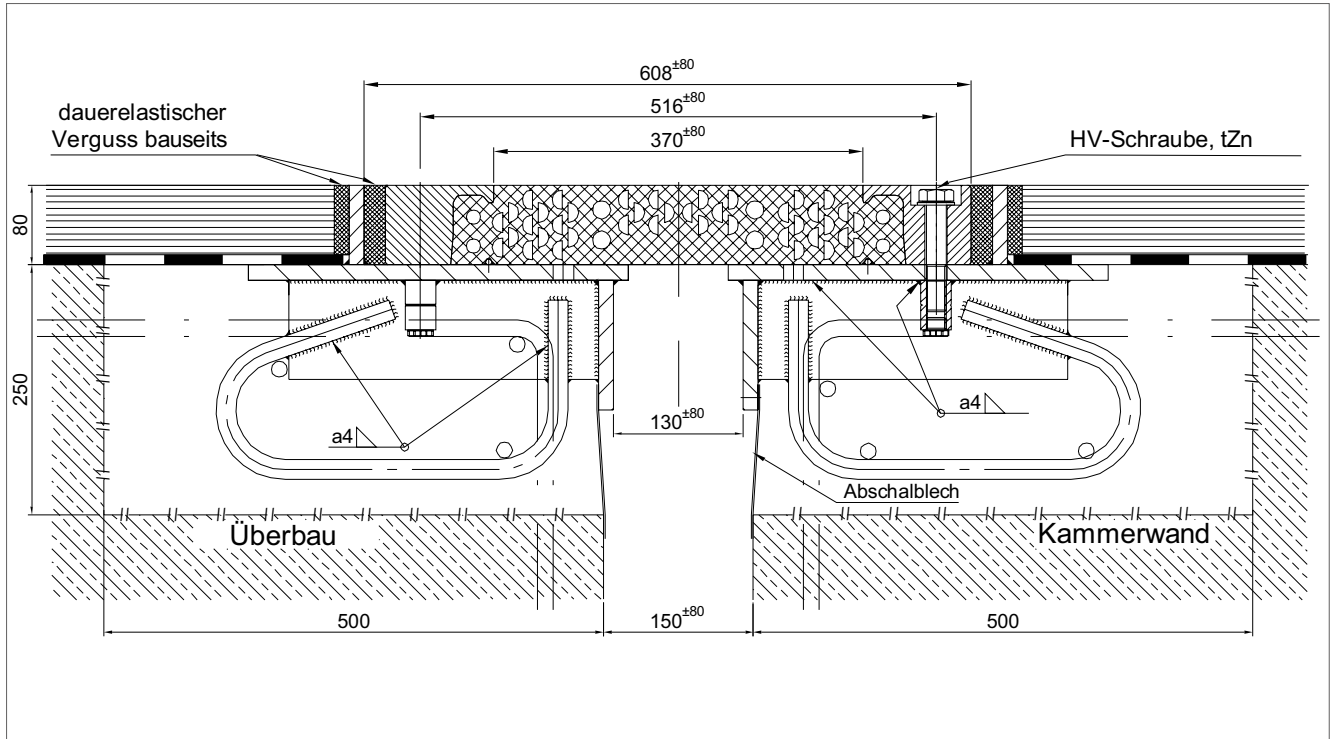
Gehwegquerschnitt



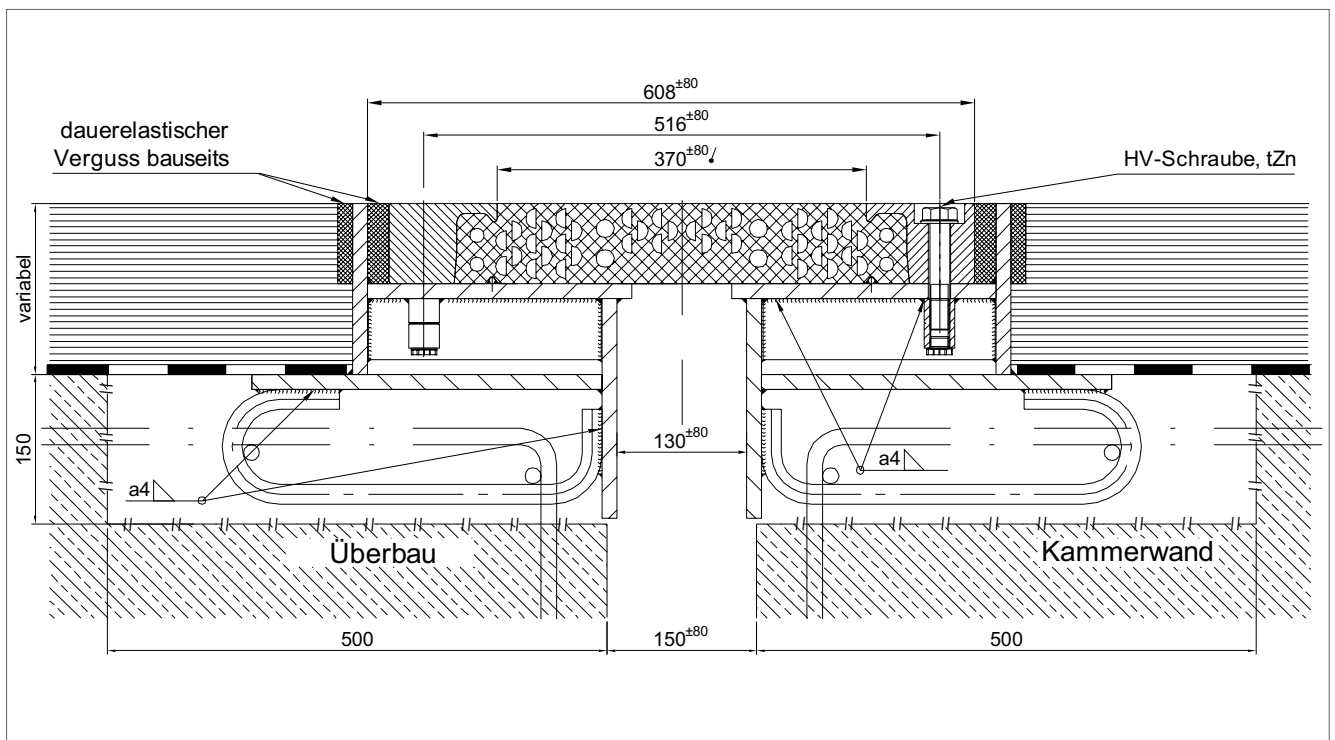
Abmessungen und Details

Typ T 160

Fahrbahnquerschnitt



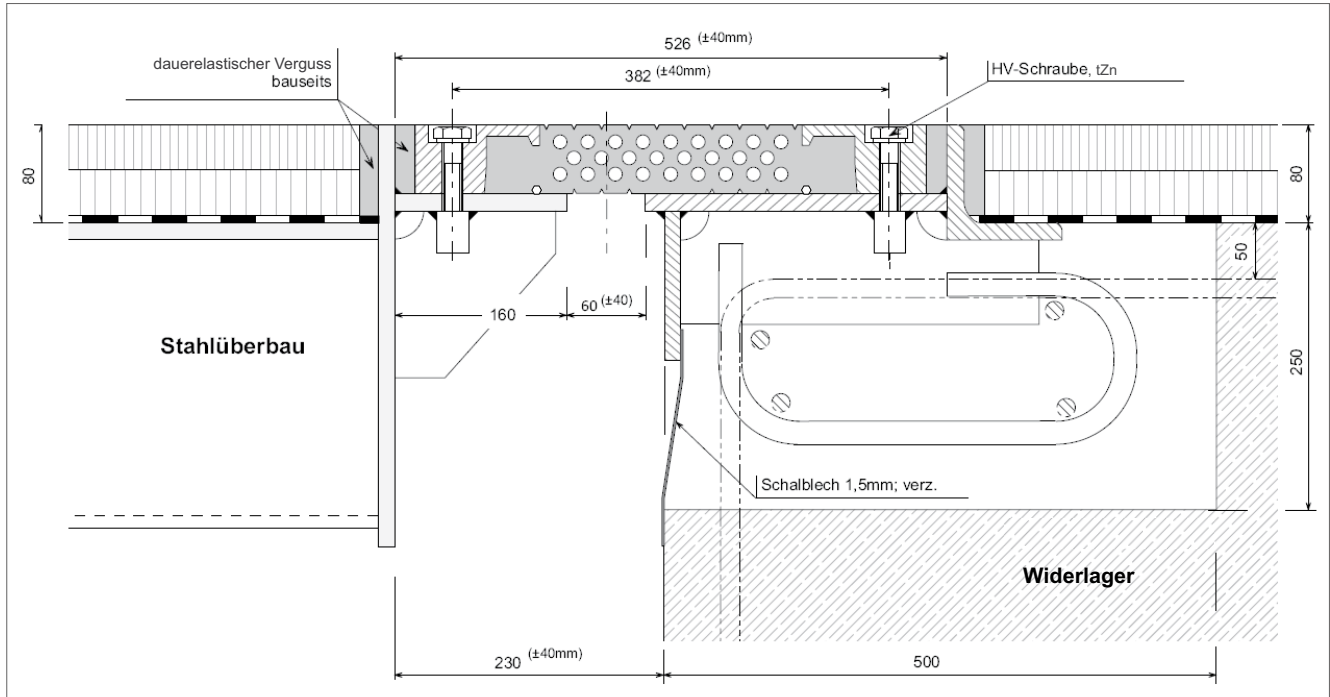
Gehwegquerschnitt



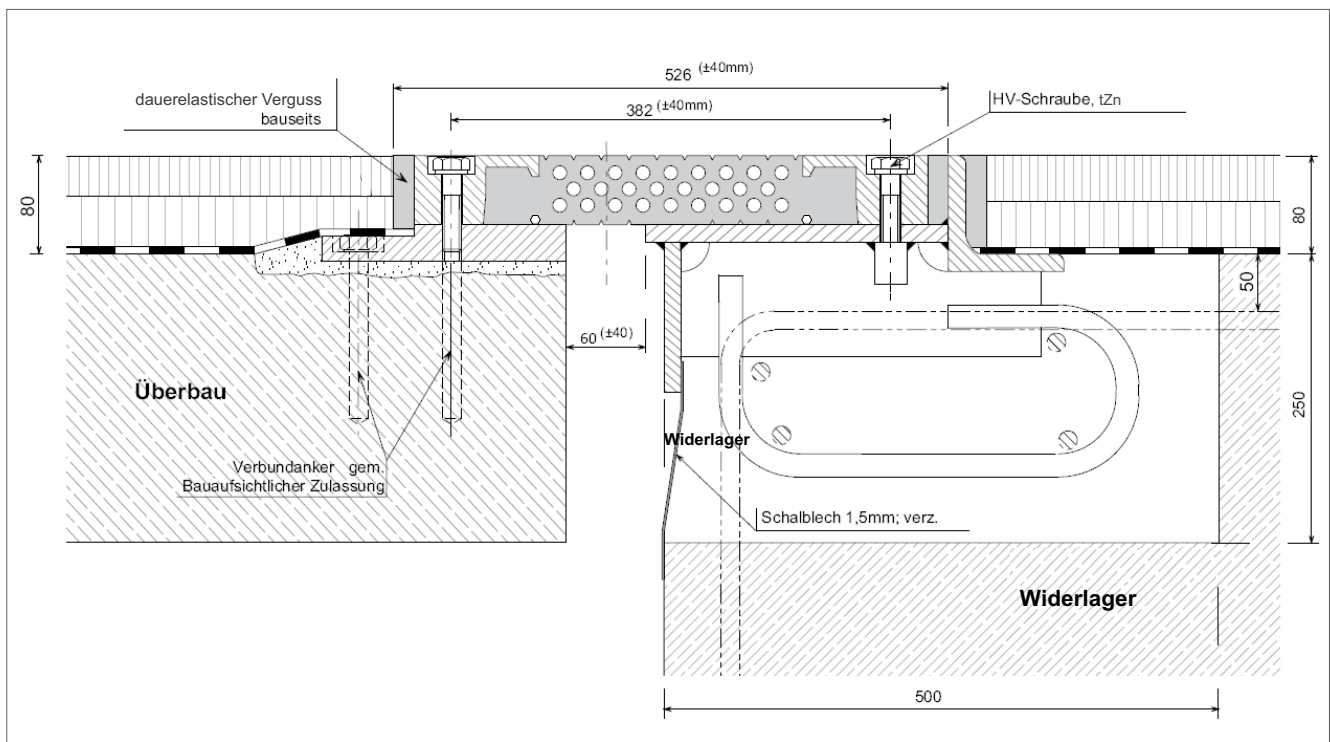


Abmessungen und Details Sonderlösungen

Beispiel: Stahlanschluss – Typ T 80

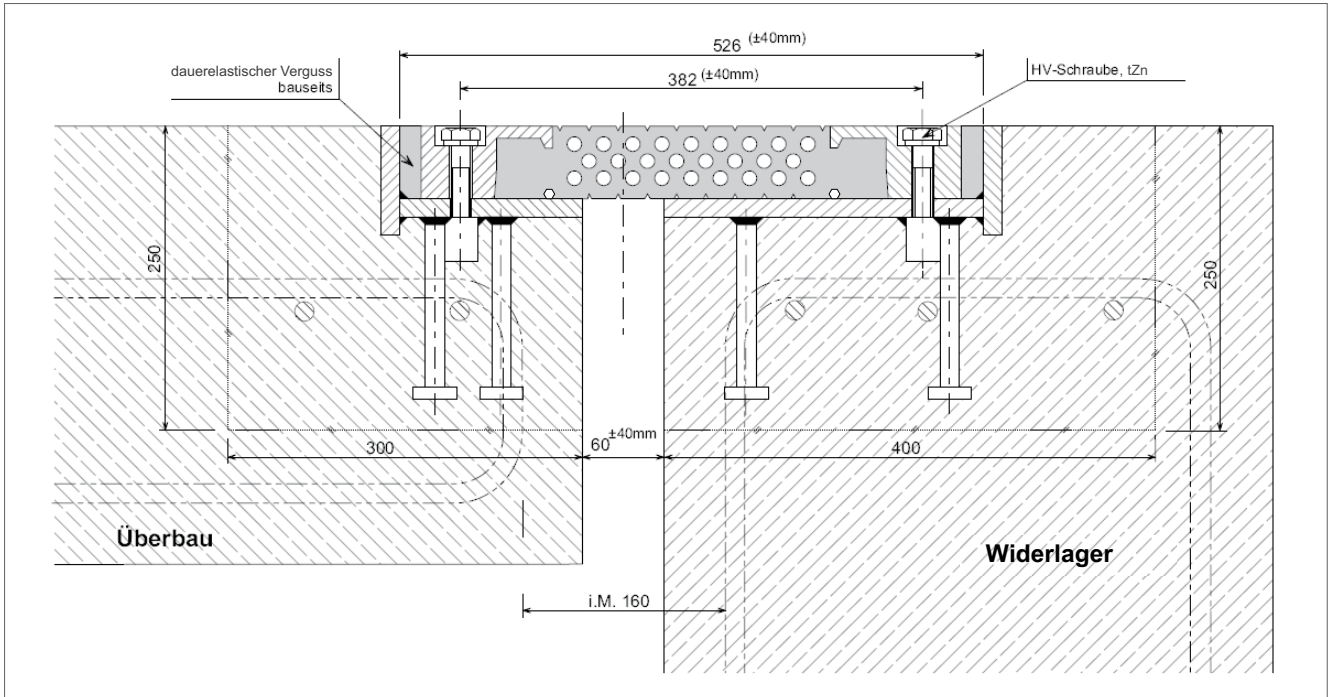


Beispiel: Dübelverankerung – Typ T 80

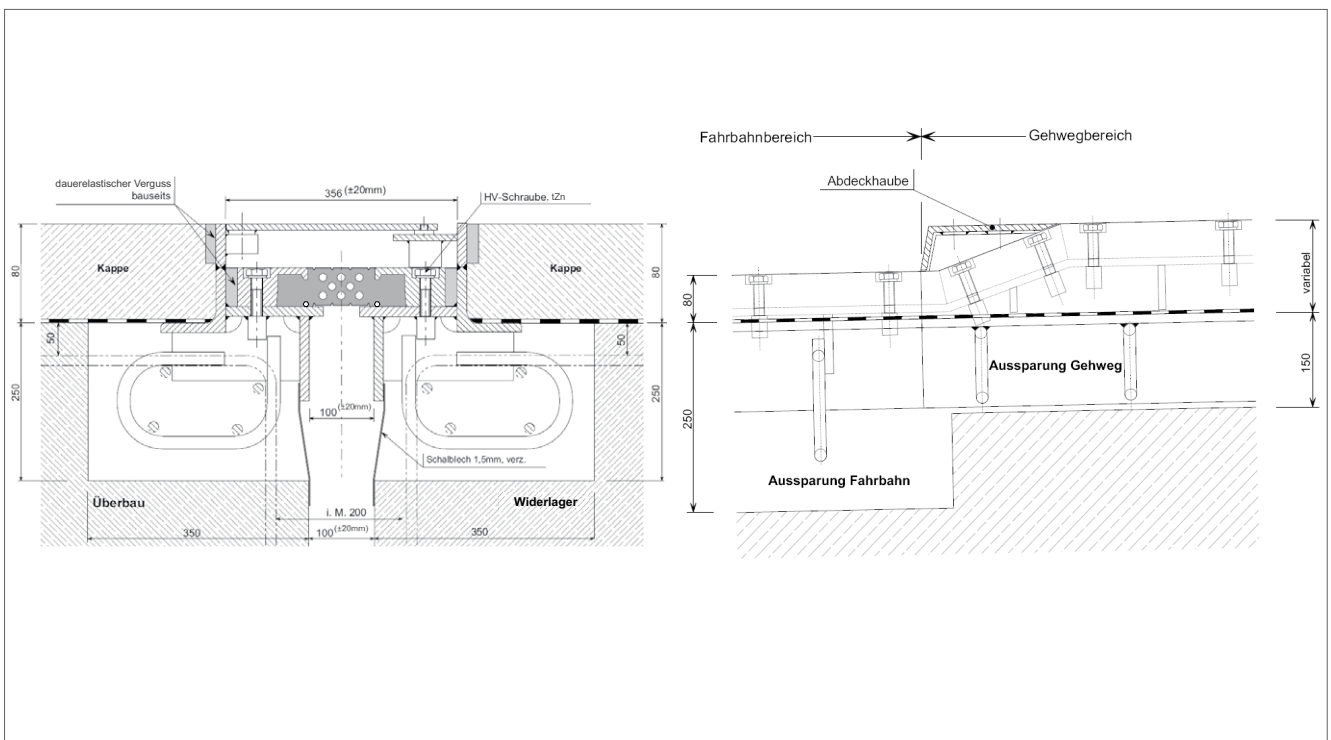


Abmessungen und Details

Beispiel: Fußgängerbrücke; Fugenquerschnitt Typ T 80



Beispiel: Ausbildung Schrammbordbereich





Ausschreibungstext und Referenzliste

Vorschlag für Ausschreibungstext

Wasserundurchlässige Übergangskonstruktion aus Stahl nach statischen und konstruktiven Erfordernissen einschl. Schrammbord- und Gesimsausbildung nach Zeichnung einbauen.

Verbindungsmittel für Abdeckkonstruktionen aus nichtrostendem Stahl Werkstoff-Nr.: 1.4571. Abgerechnet wird nach Länge der Konstruktion in der Profilachse, horizontal. Einbau in gesamter Überbaubreite.

Konstruktion mit unbewehrter Dehnungsmatte und Unterkonstruktion nach RIZ Übe1. Anschlusshöhe für Fahrbahnbelag = 80 mm, Anschluss Kappenbeton in voller Stärke, variabel.

Befestigung der Dehnungsmatte auf den einbetonierten Unterkonstruktionen mit massiven Stahlklemmprofilen über HV-Schrauben.

Alle Schraubverbindungen müssen von der Oberfläche aus zugänglich sein. Die Dehnungsmatte muss ohne die angrenzenden Vergussfugen zum Fahrbahnbelag, bzw. Kappenbeton zu beschädigen, auswechselbar sein.

Die Länge der Klemmprofile ist so zu wählen, dass eine fahrspurweise Auswechslung der Dehnungsmatte möglich ist.

Dehnungsmatte mit geschlossener Oberfläche, ohne Abdeckkonstruktionen in der Kappenoberfläche.

Im Schrammbordbereich sind entsprechende rutschsichere Edelstahl-Abdeckhauben einzubauen.

Gesamtdilatation mm.

Korrosionsschutz: Stahlflächen vorbereiten. Vorbereitungsgrad SA 2½. Grundbeschichtung auf Epoxidharz-Zinkstaub-Grundlage nach Blatt 87, Sollsichtdicke 70mym. 3 Zwischenbeschichtungen und eine Deckbeschichtung auf Epoxidharz-Grundlage nach Blatt 87, Sollsichtdicke je 80 mym.

Auszug aus der Referenzliste

Typ	Projekt
T 80	Heerstraßenbrücke, Berlin
T 40 / 80	Weidendammer Brücke, Berlin
T 40 / 80	A100, Hohenzollernndammbrücke, Berlin
T 40 / 80	A113, Späthstraßenbrücke, Berlin
T 40 / 80 / 160	A113, Stubenrauchbrücke, Berlin
T 40 / 80 / 160	A113, Johannisthaler Chaussee, Berlin
T 40 / 80	B1, Jerusalembrücke ü. d. Elbe, Magdeburg
T 80	Strombrücke ü. d. Elbe, Magdeburg
T 160	Sternbrücke, Magdeburg
T 40 / 80	B71, Ebendorfer Chaussee, Magdeburger Ring
T 40 / 80	B71, Liebknechtstraße, Magdeburger Ring
T 40 / 80	B71, Mittagstraße, Magdeburger Ring
T 40 / 80	B71, Damaschke Platz, Magdeburger Ring
T 40 / 80	B71, Hundisburger Chaussee, Magdeburger Ring
T 40 / 80	B71, Lorenzweg, Magdeburger Ring
T 40 / 80	B71, Brücke ü. d. DB, Magdeburger Ring
T 160	B71, Halberstädter Straße, Magdeburger Ring
T 40	B71, Wiener Straße, Magdeburger Ring
T 40	B71, Fermersleber Weg, Magdeburger Ring
T 40	B71, Brenneckestraße, Magdeburger Ring
T 40	B71, Kirschweg, Magdeburger Ring
T 40	B71, Salbker Chaussee, Magdeburger Ring
T 80 / 160	Baakenhafenbrücke, Hamburg-HafenCity
T 40 / 80	Legionsbrücke ü. d. Ihme, Hannover
T 40 / 80	Leinertbrücke ü. d. Ihme, Hannover
T 40 / 80	Vahrenwalder Straße ü. d. MLK, Hannover
T 160	„Auf der Horst“ über den MLK, Hannover
T 40 / 80	Klappenburgbrücke ü. d. Leine, Hannover
T 80	Raschplatz Hochstraße, Hannover

Referenzprojekte – TENSA®MAT Typ T Straßenbrücken



Sternbrücke ü. d. Elbe



Johannisthaler Chaussee



Weidendammer Brücke



Baakenhafenbrücke



Stubenrauchbrücke

mageba Sonderdehnfugentypen



Sonderdehnfuge RE LS-100



TENSA®Kombi Finger



TENSA®Kombi Gleitfinger



engineering connections®