**System**

MegaRail	sk	sk	sk VZB	bk	bk
Aufhaltestufe	H2	H4b	H2	H2	H4b
Wirkungsbereichsklasse	W2	W4	W2	W2	W4
Anprallheftigkeitsstufe	A	A	B	A	A
Fahrzeugeindringungsklasse	VI2	VI6	VI1	VI1	VI9
Wirkungsbereich (m)	0.80	1.30	0.70	0.80	1.30
Dynamische Durchbiegung (m)	0.60	1.20	0.50	0.60	0.90
Breite des Systems (m)	0.28	0.28	0.28	0.44	0.44
Höhe des Systems über Fahrbahnoberkante (m)	1.10	1.10	1.10	1.20	1.20
Pfostenabstand (m)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Geprüfte Systemgründung/-aufstellung	gerammt	gerammt	Dübel M16/ gerammt	Dübel M16	Dübel M16
TÜL-Nr.	1089	1089		1090	1090



**MegaRail**  **sk / sk VZB / bk**

Starke Leistung auf engstem Raum



Saferoad Restraint Systems GmbH

Bongard-und-Lind-Straße 1  
56410 Weroth  
+49 6435 90 80 300  
vertrieb@saferoad.com

2026-01

saferoad-rs.com

## MegaRail sk

H2 | W2 | A | VI2  
H4b | W4 | A | VI6



Die MegaRail sk ist das Streckensystem aus der MegaRail Produktfamilie mit kleinem Wirkungsbereich in den Aufhaltestufen H2 und H4b. Zusammen mit der MegaRail bk ist die durchgängige Verwendung am Fahrbahnrand, im Mittelstreifen, in Mittelstreifenüberfahrten und auf Bauwerken gewährleistet. Begutachtete Übergänge an Verkehrszeichenbrücken / Widerlagern auf Super-Rail und MegaRail sind verfügbar.

Die niedrige Klasse der Fahrzeugeindringung (H2-W2-VI2) macht das System besonders geeignet für Engstellen wie zum Beispiel nah am Fahrbahnrand stehende Brückenpfeiler im Mittel- oder Randstreifen. Zudem wird sowohl bei der MegaRail sk als auch bei der MegaRail bk der Insassenschutz großgeschrieben, denn beide bieten die niedrigste Anprallheftigkeitsstufe A. Auch die Absicherung in der höchsten Leistungsklasse (H4b-W4-A-VI6) ist mit beiden Systemen möglich, ohne dass systembedingte Veränderungen vorgenommen werden müssen. Aufwendige Übergänge auf andere Systeme oder Werkstoffe können dadurch entfallen.

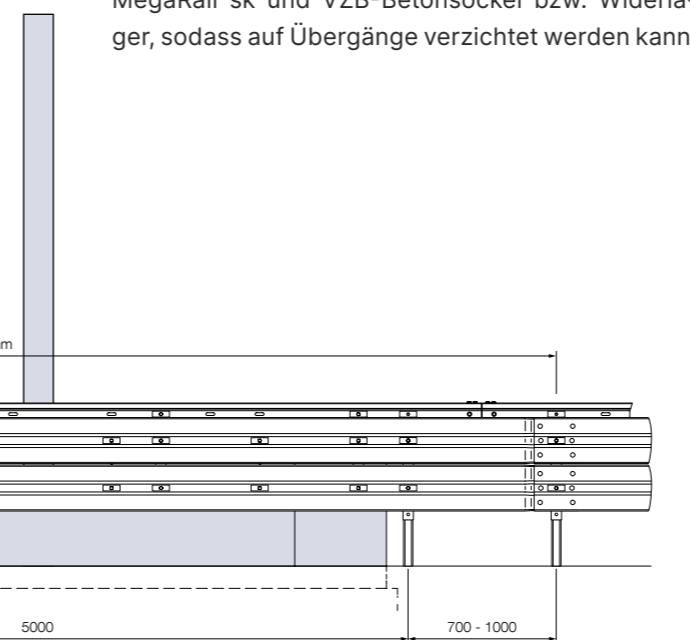


## MegaRail sk VZB

H2 | W2 | B | VI1



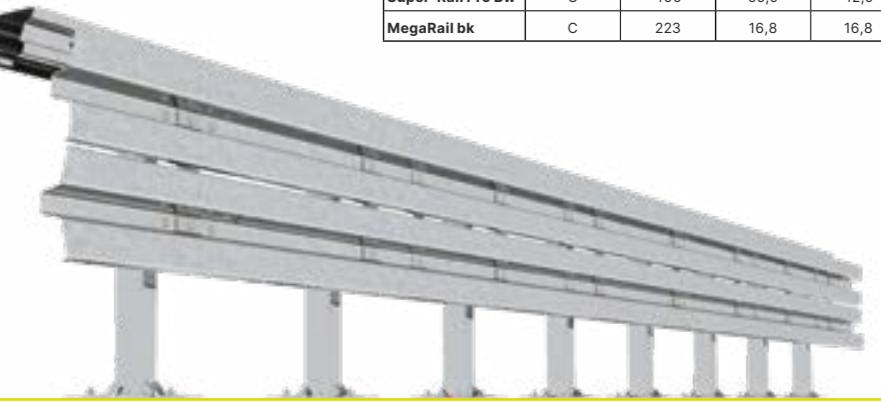
Die MegaRail sk VZB ist eine Weiterentwicklung der MegaRail sk für die Absicherung von nicht einsturzgefährdeten Hindernissen, wie zum Beispiel Verkehrszeichenbrücken in Verbindung mit Anprallsocken nach R1Z VZB 4 oder auf Anprall bemessene Brückenwiderlager. Sie wurde erfolgreich in der Aufhaltestufe H2 getestet und erreichte im kritischen Bereich vor dem Anprallsockel die Wirkungsbereichsklasse W2 und die Fahrzeugeindringungsklasse VI1. Zudem ist sie in die Anprallheftigkeitsstufe ASI B eingestuft.



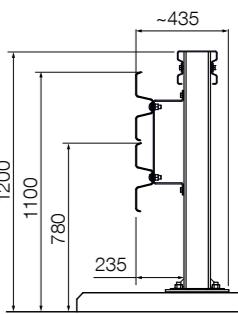
Die MegaRail sk VZB ist eine Kombination aus bestehenden Elementen der MegaRail sk mit neu entwickelten Distanzhaltern und sorgt so für einen nahtlosen Übergang zwischen Streckensystem MegaRail sk und VZB-Betonsockel bzw. Widerlager, sodass auf Übergänge verzichtet werden kann.

## MegaRail bk

H2 | W2 | A | VI1  
H4b | W4 | A | VI9



Maximale Durchbruchssicherheit und kleiner Wirkungsbereich bei gleichzeitig geringer Krafteinleitung in die Brückenkappe sowie der niedrigsten Anprallheftigkeitsstufe A – unsere MegaRail bk setzt neue Maßstäbe auf Brücken und anderen Kunstbauten im H2 und H4b-Bereich. Noch dazu ist das System deutlich leichter als andere Schutzeinrichtungen der gleichen Leistungsklasse, verwendet die zugelassene M16-Verankerung und enthält auch keine schweren Einzelteile. Die Klasse der Fahrzeugeindringung beträgt bei H2 nur VI1 und ermöglicht einen uneingeschränkten Einsatz auch an einsturzgefährdeten Hindernissen.



Die MegaRail bk leitet in beiden Aufhaltestufen im Wettbewerbsvergleich relativ geringe Kräfte in die Brückenkappe ein. In der Technischen Übersichtsliste für Fahrzeugrückhaltesysteme in Deutschland sind beim Kriterium BW 2a die charakteristischen Widerstandswerte mit nur 16,8 KNm/m als Moment und 48,6 kN/m als eingeleitete Horizontalkraft aufgeführt.